

**PERSETUJUAN SEMINAR
UJIAN MUNAQASYAH**

Judul Skripsi : Dampak Keberadaan Terminal Baru Transit Passo Kota Ambon
Terhadap Aktivitas Ekonomi Masyarakat di Sekitarnya
Nama Mahasiswa : Muhammad Zulkifli
NIM : 60800113031
Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas : Sains dan Teknologi

Disetujui Komisi Pembimbing

Pembimbing I

Pembimbing II



Nursyam AS, S.T., M.Si



Juhanis, S.Sos., M.M

Mengetahui

Dekan Fakultas Sains dan Teknologi
UIN Alauddin Makassar

Ketua Jurusan Teknik Perencanaan
Wilayah dan Kota



Prof. Dr. H. Arifuddin, M.Ag
NIP. 19691205 199303 100 1

Dr. Muhammad Anshar, S.Pt., M.Si
NIP. 19760603 200212 1 005

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr.Wb

Puji dan syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah memberikan limpahan rahmat dan karuniaNya, sehingga dapat memberi kemudahan serta kelancaran untuk menyelesaikan penyusunan hasil penelitian yang Insya Allah Akan berlanjut menuju tahap siding tutup dengan judul “ DAMPAK KEBERADAAN TERMINAL BARU TRANSIT PASSO KOTA AMBON TERHADAP AKTIFITAS EKONOMI MASYARAKAT DISEKITARNYA.”

Penulis menyadari bahwa hasil penelitian ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh Karena itu penulis sangat mengharapkan kritik dan saran untuk menjadikan hasil penelitian ini menjadi lebih baik.

Makassar, Agustus 2017

MUHAMMAD ZULKIFL

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	v
DAFTAR GAMBAR	vi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latang Belakang	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian	9
1. Tujuan Penelitian	9
2. Manfaat Penelitian	10
D. Ruang Lingkup Penelitian.....	10
1. Ruang Lingkup Pembahasan	10
2. Ruang Lingkup Wilayah	11
E. Sistematika Pembahasan	11
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Transportasi.....	13
1. Defenisi Transportasi	13
2. Fungsi Transportasi	14
3. Peranan Transportasi	15
4. Manfaat Transportasi	17
B. Terminal	

1. Pengertian Terminal	17
2. Fungsi Terminal	18
3. Klasifikasi Terminal	19
4. Sarana Dan Prasarana Penelitian	22
5. Peranan Terminal	27
 C. Ekonomi Wilayah	
1..Defenisi Ekonomi Wilayah.....	30
2..Tujuan Ekonomi Wilayah	31
3. Pendapatan Regional.....	32
 D. Ekonomi Pembangunan	
1. Peranan Ekonomi Dalam Transportasi.....	34
2.Peranan Transportasi Kota Dalam Meningkatkan Ekonomi Kota.....	35
3. Kebijakan Terkait Penyediaan Transportasi Kota Terhadap Ekonomi Kota.....	36
4.Dampak Transportasi Tehadap Ekonomi Kota	37
 E. Teori Trickle Down Effect.....	38
 F. Kebijakan Dan Strategi Penataan Ruang Wilayah Kota Ambon.....	39

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Lokasi Dan Waktu Penelitian.....	41
B. Jenis Penelitian.....	41
C. Jenis Dan Sumber Data	42
D. Teknik Pengumpulan Data.....	45
E. Variabel Penelitian.....	47

F. Teknik Analisis Data.....	48
G. Defenisi Operasional.....	55
H. Kerangka Penelitian.....	58

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Kota Ambon	
1. Kondisi Fisik.....	59
2. Kependudukan.....	63
3. Potensi Ekonomi.....	64
4. Pendapatan Regional.....	67
B. Gambaran Khusus Lokasi Terminal Baru Transit Passo	
1. Fisik.....	69
2. Fasilitas Terminal.....	71
C. Operasional Terminal.....	74
D. Hasil Riset Kuesioner.....	76
E. Analisis Aktifitas Ekonomi Masyarakat	78
F. Analisis Pembobotan Skala Likert.....	81
G. SWOT.....	89
H. Kajian Islam Terkait Permasalahan Dilokasi Penelitian.....	90

Daftar Pustaka	
-----------------------------	--

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1. Pasangan Metode Analisis Dengan Alat Analisis Pengumpul Data.....	47
Tabel 3.2. Variabel Penelitian Rumusan Masalah 1	48
Tabel 3.3. Bobot dan Penilaian Dalam Analisis Skala Likert.....	50
Tabel 3.4. Frekuensi Pembobotan.....	50
Tabel 3.5. Nilai Jawaban Kuesioner.....	51
Tabel 3.6. Analisi SWOT.....	54
Tabel 4.1. Luas Wilayah Masing – masing Kecamatan.....	60
Tabel 4.2. Jarak Ibu Kota Kecamatan Ke Ibu Kota Ambon.....	61
Tabel 4.3. Tabel PDRB	68
Tabel 4.4. Operasional Terminal Pelayanan Dalam Provinsi.....	75
Tabel 4.5. Jenis Aktifitas Ekonomi	76
Tabel 4.5 Hasil Risert Kuesioner.....	77
Tabel 4.6. Dampak Terminal Pada Perubahan Aktifitas Ekonomi.....	78
Tabel 4.7. Perubahan Jenis Pekerjaan Masyarakat.....	79
Tabel 4.8. Pekerjaan Masyarakat Yang Tidak Berubah.....	80
Tabel 4.9. Masyarakat Yang Memiliki Pekerjaan Sambilan.....	81

Tabel 4.10. Hasil Pembobotan Skala Likert.....	85
Tabel 4.11. Total Hasil Pembobotan Pada Masing – Masing Indikator.....	86

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1. Gedung Masjid.....	73
Gambar 4.2. Bangunan Pasar.....	73
Gambar 4.3. Moda Angkutan Dalam Provinsi.....	73
Gambar 4.4. Pasar Basah.....	73
Gambar 4.5. Moda Angkutan Dalam Kota.....	74
Gambar 4.6. Fasilitas MCK.....	74
Gambar 4.7. Kawasan Terminal.....	74

DAFTAR PETA

Peta.1. Peta Satuan Wilayah Pembangunan	
Peta 2. Peta Satuan Wilayah Pembangunan Pada pusat wilayah.....	
Peta .3. Peta Administrasi Kota Ambon	
Peta .4. Sub – Bagoian Wilayah Pembangunan Passo.....	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sistem transportasi merupakan prasarana dasar bagi pelayanan masyarakat yang dampaknya bersifat multi-dimensi. Karena multi-dimensi, penyelenggaraan system transportasi tidak hanya terkait dengan sistem multi-moda yang menyatukan serangkaian moda transportasi, yaitu moda moda darat, laut, dan udara, tetapi dalam perencanaannya juga harus mencerminkan keputusan yang dapat diterima oleh semua pihak yang memiliki cara pandang yang berbeda, dengan mempertimbangkan variabel dampak dan manfaat yang beragam, yang melibatkan sejumlah pihak atau institusi yang mencerminkan aspek. Multi sektoral Transportasi merupakan hal yang pokok bagi aktivitas kegiatan manusia.

Transportasi mempengaruhi lokasi permukiman, mempengaruhi cakupan dan penyediaan barang dan jasa yang tersedia dan sesuai dengan kebutuhan untuk konsumsi, juga mempengaruhi kualitas hidup. Indonesia merupakan Negara kepulauan yang terbesar di dunia dengan wilayahnya dua pertiga wilayahnya adalah perairan dan terletak pada lokasi yang strategis karena berada pada persinggahan rute perdagangan dunia. Sebagai Negara kepulauan, peran terminal sangat vital dalam membantu dalam melakukan aktivitas sosial maupun ekonomi antar wilayah. Kehadiran terminal yang menandai berperan besar dalam menunjang mobilitas barang dan manusia. Dalam pencapaian pembangunan nasional peranan transportasi

memiliki posisi yang penting dan strategi dalam pembangunan, maka perencanaan dan pengembangannya perlu ditata dalam satu kesatuan sistem yang terpadu. Untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib maka ditempat-tempat tertentu perlu dibangun dan diselenggarakan terminal.

Transportasi memiliki peran yang penting dan strategis dalam pembangunan. Oleh karena itu, dalam perencanaan dan pengembangannya perlu ditata dalam satu kesatuan sistem yang terpadu. Untuk mewujudkan keterpaduan intra dan antar moda yang lancar dan tertib, diperlukan sebuah terminal dengan dukungan aksesibilitas dan sistem sirkulasi yang baik secara internal (antar bagian wilayah kota) ataupun eksternal (antar kota) guna mengatur sistem pergerakan secara efektif dan efisien. Terminal merupakan salah satu komponen penting dalam sistem

transportasi yang berperan sebagai titik penumpang dan barang masuk dan keluar dari suatu sistem. Terminal penumpang merupakan prasarana transportasi jalan untuk menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi, serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum. Melihat fungsi tersebut, maka terminal penumpang merupakan fungsi pelayanan publik yang memegang peranan penting dalam pengaturan sirkulasi kendaraan umum dalam trayek, yang secara luas diperlukan oleh masyarakat.

Dalam surah Al Isra' /4:66, yang menjelaskan mengenai transportasi sebagai berikut :

رَبُّكُمُ الَّذِي يُرْجِي لَكُمُ الْفُلْكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا ﴿٦٦﴾

Terjemahnya :

“66. Tuhan-mu adalah yang melayarkan kapal-kapal di lautan untukmu, agar kamu mencari sebahagian dari karunia-Nya. Sesungguhnya Dia adalah Maha Penyayang terhadapmu“.

Yang bermakna dalam surat tersebut adalah Allah mengingatkan kepada hamba-Nya akan nikmat yang ditundukannya laut untuk berlayar kapal – kapal dan semua berjalan dengan rahmat-Nya dan kasih sayang-Nya. Dengan mengilhamkan pembuatan sarana dan prasarana transportasi laut, adalah untuk memakmurkan manusia karena rahmat-Nya. (Al-Qur`an Dan Terjemahannya Wakaf Dari Pelayan Dua Tanah Suci, 1430 H).

Dalam Al-Quran surah An-Nahl /7-8:16 yang membahas mengenai transportasi sebagai berikut :

وَتَحْمِلُ أَثْقَالَكُمْ إِلَىٰ بَلَدٍ لَّمْ تَكُونُوا بَلَغِيهِ إِلَّا بِشِقِّ الْأَنْفُسِ إِنَّ رَبَّكُمْ لَرَءُوفٌ رَّحِيمٌ ﴿١٦﴾
وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ ﴿١٧﴾

Terjemahnya :

“7. Dan ia memikul beban-bebanmu ke suatu negeri yang kamu tidak sanggup sampai kepadanya, melainkan dengan kesukaran-kesukaran (yang memayahkan) diri. Sesungguhnya Tuhanmu benar-benar Maha Pengasih lagi Maha Penyayang“.

“8. Dan (dia telah menciptakan) kuda, bagal dan keledai, agar kamu menungganginya dan (menjadikannya) perhiasan. dan Allah menciptakan apa yang

kamu tidak mengetahuinya``. (Al-Qur`an Dan Terjemahannya Wakaf Dari Pelayan Dua Tanah Suci, 1430 H).

Nikmat lain yang kamu peroleh dari penciptaan binatang ternak, di samping yang telah disinggungkan oleh ayat yang lalu, adan Dan ia, yakni binatang ternak itu, memikul beban – beban kamu se suatu negeri yang kamu akan kunjungi yang jaraknya begiotu jauh sehingga kamu tidak sanggup akan kunjungi yang jaraknya begitu jauh sehingga kamu tidak sanggup mencapainya dengan memikul beban itu atau bahwakn walau tanpa nenam melaikan dengan susah payah yang menyulitkan. (Tafsir Al-Mishbah , M. Quraish Shihab 2002).

Allah SWT telah menurunkan Alquran ke dalam hati nabi Muhammad swt agar beliau mengeluarkan manusia dari kekufuran dan kejahilian yang penuh dengan kegelapan menuju cahaya Islam.

Dalam Al-Quran Surah Ar Rum/ 46:30 yang membahas mengenai Ekonomi sebagai beikut :

وَمِنْ ءَايَاتِهِ أَنْ يُرْسِلَ الرِّيَّاحَ مُبَشِّرَاتٍ وَلِيُذِيقَكُمْ مِنْ رَحْمَتِهِ وَلِتَجْرِيَ الْفُلُكُ بِأَمْرِهِ
وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ﴿٤٦﴾

:
Terjemahnya

“Dan di antara tanda-tanda kekuasaan-Nya adalah bahwa Dia mengirimkan angin sebagai pembawa berita gembira dan untuk merasakan kepadamu sebagian dari rahmat-Nya dan supaya kapal dapat berlayar dengan perintah-Nya dan (juga) supaya kamu dapat mencari karunia-Nya; mudah-mudahn kamu bersyukur.”

Di antara tanda-tanda kekuasaan Allah dan kasih sayang-Nya adalah bahwa Dia mengirimkan angin sebagai pemberi kabar gembira berupa turunnya hujan yang akan menyirami kalian dan untuk memberikan kepada kalian berbagai manfaat dari keluasan nikmat-Nya, yaitu dengan menumbuhkan segala macam tumbuhan dengan hujan itu. Juga agar bahtera dapat berlayar di air dengan perintah dan kekuasaan-Nya. Selain itu, juga agar kalian dapat mencari rezeki dari karunia-Nya dengan berdagang dan mempergunakan apa-apa yang ada di darat dan di laut. Serta agar kalian bersyukur kepada Allah atas nikmat-nikmat-Nya dengan cara taat dan beribadah kepada-Nya semata. (Tafsir Al-Mishbah , M. Quraish Shihab 2002).

Kota Ambon adalah ibu kota dari provinsi Maluku yang wilayahnya terpisah dengan kabupaten – kabupaten lainnya, Kota Ambon sebagai pusat pemerintahan di Provinsi Maluku serta sebagai pusat perekonomian dan perdagangan di provinsi tersebut. Kondisi geografis Kota Ambon adalah kepulauan yaitu tepat di pulau ambon dengan luas wilayah daratan sebesar 359,45 km² sedangkan luas wilayah laut yaitu seluas 17,55 km². Mengingat kota Ambon sebagai pusat perdagangan di Provinsi Maluku dengan daerah kepulauannya maka penyaluran atau mendistribusikan barang dan orang menuju ke daerah – daerah kabupaten di sekitarnya harus melalui transportasi darat dan laut, sehingga orientasi pergerakan baik barang maupun orang berhubungan erat dengan terminal transit, terminal yang menampung barang dan orang dan kemudian di angkut menuju penyebrangan. Terminal tersebut adalah terminal yang melayani angkutan dalam kota hingga antar

pulau ke beberapa kabupaten di Provinsi Maluku yaitu terminal Transit Passo Kota Ambon.

Terminal transit Passo yang berada di Desa Passo kecamatan Baguala Kota Ambon adalah terminal baru yang sebelumnya kegiatan terminal berada pada pusat kota yang hanya melayani pengangkutan barang dan orang antar daerah di luar pulau atau ke wilayah kabupaten disekitarnya seperti Kabupaten Maluku Tengah, Kabupaten Seram Bagian Barat singgah Kabupaten Seram Bagian Timur.. Setelah dipindahkannya terminal transit sebelumnya dari pusat kota Ambon ke desa passo kecamatan baguala barulah kegiatan pengangkutan melayani pengangkutan pada daerah kota. Terminal ini memiliki kapasitas yang lebih besar untuk lahan kawasan persinggahan moda transportasi seperti mobil bus, mobil barang seperti Truk dan sebagainya, di bandingkan terminal sebelumnya yang hanya menggunakan pinggirtan jalan dan lahan kosong di pasar madika sebagai tempat transit mobil – mobil angkutan yang akan beroperasi.

Fungsi dan peranan terminal transit passo tidak terlepas Dari sejarah dan perkembangan terminal itu sendiri dimana tingkat aktivitas terminal yang selalu meningkatkan seperti pengangkutan barang menuju ke kabupaten sekitarnya menyebabkan bertambahnya moda transportasi namun tidak di dukung dengan keberadaan kawasannya itu sendiri maka dipindahkannya terminal transit ke desa Passo Kecamatan Baguala Kota Ambon.

Keberadaan terminal baru transit passo dari segi geografis yaitu pada kawasan dataran rendah dan kawasan pesisir yang termasuk dalam wilayah kecamatan

baguala kota Ambon, terminal baru transit passo sedikit memberi pengaruh baik kondisi fisik kawasan sekitart singga pengaruh dalam kondisi ekonomi pada aktifitas masyarakat di sekitar terminal baru transit passo.

Dari segi pembangunan atau penggunaan lahan yang berada pada sekitar kawasan terminal baru transit passo ini mempengaruhi perubahan tata guna lahan yang ada untuk kegiatan pendukung terminal yaitu seperti pembangunan pasar modern dan beberapa gedung termasuk menara terminal yang masuk dalam kawasan terminal serta akan mendorong pembangunan yang berada di sekitarnya, dari segi lingkungan masyarakat sekitar terminal diharapkan mampu memberi kualitas lingkungan masyarakat, dari segi ekonomi bahwa terminal transit passo bisa memberikan peluang besar bagi masyarakat sekitar untuk dapat meningkatkan ekonomi yang baik dan dapat menikmati pengaruh positif dari keberadaan terminal baru transit passo ini yaitu seperti mengurangi pergerakan ke bagian kota agar dapat mengurangi tingkat kemacetan jika pasar modern yang berada di kawasan terminal yang dapat menyediakan kebutuhan masyarakat disekitarnya.

Masyarakat yang berada di sekitar kawasan terminal baru transit passo ini dapat mengoptimalkan sarana dan prasarana yang berada di terminal tersebut dengan membuka bekerja dan menggunakan kios – kios yang ada untuk mendirikan usaha baru yang dapat meningkatkan pendapatan dari segi ekonomi. Dengan keberadaan gedung – gedung untuk menjadi kawasan pasar modern dan sekaligus menjadi kawasan terminal transit dapat memberkan peluang besar bagi masyarakat untuk

berakifitas mencari pekerjaan seperti sopir, buru, menjaga toko dan kios – kios serta membuka warung makan.

Oleh karena itu, maka pergerakan transportasi diaman mobilitas penumpang, barang jasa yang berada di terminal transit passo ini menjadi penting untuk diperhatikan secara optimal, dalam mengupayakan peningkatan pelayanan kepada masyarakat dan pertumbuhan ekonomi masyarakat baik pada kawasan sekitar terminal baru transit passo dan wilayah – wilayah tujuannya di provinsi Maluku.

Peranan terminal baru transit passo ini diharapkan pada masa yang akan datang dapat memberikan sesuatu yang lebih, sebab mengingat kota Ambon adalah pusat perdagangan di provinsi Maluku untuk dapat mendorong perkembangan daerah – daerah sekitarnya baik dalam sector pembanguna prasarana perhubungan, sector ekonomi sebagai factor – factor dalam pengembangan wilayah.

Untuk menunjang proses pelayanan serta meningkatkan kegiatan produktifitas di terminal sehingga akan memberikan kontribusi untuk perekonomian di wilayah sekitar terminal transit passo kota Ambon dan perkembangan wilayah kota Ambon. Berdasarkan hal tersebut diatas maka mendorong penulis untuk mengadakan penelitian mengenai judul “ **DAMPAK KEBERADAAN TERMINAL BARU TRANSIT PASSO KOTA AMBON TERHADAP AKTIFITAS EKONOMI MASYARAKAT DISEKITARNYA**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan diatas, maka masalah yang dapat dirumuskan adalah :

1. Bagaimana dampak terminal baru transit passo kota ambon terhadap perkembangan perekonomian masyarakat di sekitarnya ?
2. Bagaimana arahan pengembangan terminal dalam pengembangan kawasan pada desa passo, kecamatan baguala, kota ambon ?

C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah :

- a. Mengidentifikasi Dampak Terminal Transit Passo Kota Ambon Terhadap perkembangan perekonomian masyarakat di sekitar terminal.
- b. Arahan pengembangan terminal baru trasit passo Kota Ambon Dalam Pengembangan Kawasan Pada Desa Passo.

2. Manfaat Penelitian

Berdasarkan Rumusan Masalah dan tujuan penelitian, maka diharapkan hasil penelitian dapat memberikan manfaat yaitu :

- a. Sebagai bahan masukan dan salah satu sumber informasi dasar bagi pemerintah Kota Ambon Khususnya pada dinas Perhubungan dalam menetapkan kebijaka – kebijakan mengenai pengembangan Terminal sebagai simpul pergerakan Di Kota Ambon Provinsi Maluku.

- b. Penelitian ini juga dapat dijadikan referensi serta bahan perbandingan untuk penelitian yang sejenis di waktu yang akan datang.

D. Ruang Lingkup Penelitian

1. Ruang Lingkup Pembahasan

Adapun ruang lingkup pembahasan dalam penelitian ini adalah mengenai terminal baru transit passo yang lebih ditekankan pada:

- a. Kondisi Terminal itu sendiri yang meliputi : sarana dan prasarana, tujuan mobil, turun naiknya barang, lamanya waktu transit moda angkutan, jadwal aktivitas terminal dan jadwal keberangkatan dan kedatangan moda.
- b. Dampak terminal terhadap perkembangan perekonomian masyarakat di sekitarnya dalam hal ini masyarakat desa passo kecamatan baguala kota Ambon.
- c. Arah pengembangan terminal Dalam Pengembangan Wilayah Pada Desa Passo. Kecamatan Baguala, Kota Ambon.

2. Ruang Lingkup Wilayah

Ruang Lingkup Wilayah Pengaruh Terminal Baru Transit Passo terhadap perkembangan perekonomian wilayah masyarakat disekitar terminal transit passo, Kota Ambon dengan objek penelitian berada di kecamatan Baguala Desa Passo.

F. Sistematika Pembahasan

Dalam Skripsi ini terbagi ke dalam lima bab, dengan sistematika pembahasan sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini memuat tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan ruang lingkup, definisi operasional dan sistematika pembahasan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini membahas mengenai pengertian transportasi, peran transportasi, fungsi transportasi, manfaat transportasi, definisi mengenai terminal, fungsi terminal, jenis – jenis terminal, peranan terminal, sarana dan prasarana terminal, Transportasi dan pengembangan wilayah, peranan terminal terminal dalam mendukung aktivitas ekonomi disekitarnya, peranan terminal dalam kesejahteraan masyarakat, serta peranan terminal dalam pengembangan wilayah disekitarnya, terminal sebagai simpul pergerakan, terminal sebagai simpul transportasi

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini membahas mengenai jenis penelitian, lokasi dan waktu penelitian, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, Definisi Operasional, teknik analisis data dan Kerangka Penelitian.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas mengenai hasil penelitian yang telah di dapat berupa data – data instansi, data lapangan serta data – data yang berkaitan dengan keduanya, serta dalam bab ini menjelaskan mengenai pembahasan atau pengelolaan dari data – data yang telah di dapat dengan menggunakan analisis yang telah dikemukakan pada bab sebelumnya. Dalam bab ini terdapat beberapa poin yaitu gambaran umum mengenai wilayah kota ambon, `gambaran khusus

lokasi terminal transit passo, operasional terminal, hasil risert kuesioner, analisis aktifitas ekonomi masyarakat, analisi pembobotan skala likert, analisi SWOT dan yang terakhir yaitu pembahasan mengenai kajian islam terkait permasalahan dilokasi penelitian.

BAB VI PENUTUP

Dalam bab terakhir ini memaparkan kesimpulan dari hasil penelitian yang dilakukan serta menyimpulkan pembahsan – pembahasan dalam skripsi ini serta poin yang terakhir yaitu saran, dimana saran yang ditulis ditujuna kepada beberapa pihak seperti pemetintah setempat yaitu pemerintah kota Ambon, masyarakat serta mahasiswa atau siapa saja yang dapat meberikan masukan dan kritikannya mengenai skripsi ini untuk mejadikan bahan edikuasi yang bermanfaat untuk penelitian yang akan datang.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pembangunan Ekonomi

Pembangunan adalah suatu proses dinamis untuk mencapai kesejahteraan masyarakat pada tingkat yang lebih tinggi serba sejahtera. Melalui pembangunan wilayah merupakan fungsi dari potensi sumberdaya alam, tenaga kerja dan sarana pembangunan, transportasi dan komunikasi serta lainnya. (Adisasmita Rahardjo 2005).

Pembangunan ekonomi dapat didefinisikan sebagai suatu rangkaian proses kegiatan yang dilakukan oleh suatu Negara untuk mengembangkan kegiatan atau aktifitas ekonomi untuk meningkatkan taraf hidup atau kemakmuran dalam jangka panjang (Subandi, Ekonomi Pembangunan 2008).

Pembangunan ekonomi didefinisikan sebagai sebuah proses untuk meningkatkan pendapatan per kapita riil dalam jangka panjang dengan mendasarkan pada tujuan untuk mengurangi jumlah angka garis kemiskinan absolut dan tingkat kesenjangan pendapatan. Pembangunan ekonomi tidak sekedar pertumbuhan ekonomi melainkan adanya pertumbuhan dan perubahan. Dengan demikian terdapat pengertian atau dimensi yang mendasar serta lebih luas dalam proses pembangunan yang merupakan lanjutan dari pertumbuhan atau peningkatan satu perekonomian. Adanya proses pembangunan ekonomi

juga dapat ditunjukkan dari meningkatnya kinerja faktor produksi dan teknik produksi yang lebih baik. Juga dapat ditunjukkan dari pembangunan kelembagaan serta perubahan mental dan nilai kelembagaan. Menurut Todaro dari (Effendy Muhammad 2013) tujuan dari pembangunan ekonomi adalah :

- Meningkatkan ketersediaan dan memperluas distribusi barang kebutuhan pokok (*basic life – sustaining goods*), yakni, pangan, pakaian, kesehatan dan perlindungan.
- Meningkatkan taraf hidup (*level of living*), termasuk peningkatan pendapatan, ketersediaan lapangan pekerjaan, pendidikan yang lebih baik dan perhatian yang besar terhadap nilai – nilai kemanusiaan (*self-esteem*).
- Memperluas jangkauan ketersediaan kebutuhan individu dan masyarakat melalui perbaikan dalam pola kerja dan menghindarkan masyarakat dari tekanan dan kesengsaraan hidup.

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi pertumbuhan dan pembangunan ekonomi, namun pada hakikatnya faktor-faktor tersebut dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu faktor ekonomi dan faktor nonekonomi, Faktor ekonomi yang mempengaruhi pertumbuhan dan pembangunan ekonomi diantaranya adalah sumber daya alam, sumber daya manusia, sumber daya modal, dan keahlian atau kewirausahaan. Sumber daya manusia juga menentukan keberhasilan pembangunan nasional melalui jumlah dan kualitas penduduk. Jumlah penduduk

yang besar merupakan pasar potensial untuk memasarkan hasil-hasil produksi, sementara kualitas penduduk menentukan seberapa besar produktivitas yang ada

B. Ekonomi Wilayah

1. Defenisi Ekonomi wilayah

Ilmu ekonomi regional atau ekonomi wilayah adalah suatu cabang dari ilmu ekonomi yang dalam pembahasannya memasukan unsur perbedaan potensi suatu wilayah dengan wilayah yang lain. Ilmu bumi ekonomi adalah bagian dari ilmu ekonomi regional atau ekonomi wilayah dimana menganggap segititan itu sebagai individual, yaitu mempelajari dampak satu atau sekelompok kegiatan dilokasi itu sebagai akibat dekat atau jauhnya lokasi itu dari lokasi kegiatan lainnya, tetapi lokasi tersebut saling berhubungan atau berinteraksi. Ilmu ekonomi regional tidak membahas kegiatan individual namun menganalisis suatu wilayah (atau bagian wilayah) secara keseluruhan atau melibatkan berbagai wilayah dengan potensinya yang beragam dan bagaimana mengatur suatu kebijakan yang dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi suatu wilayah.(Tarigan Robinson 2005).

2. Tujuan Ekonomi Wilayah

Tujuan kebijakan ekonomi adalah menciptakan kemakmuran. Salah satunya ukuran kemakmuran terpenting adalah pendapatan. Kemakmuran tercipta karena ada kegiatan yang menghasilkan pendapatan. Dalam tujuannya ekonomi wilayah atau ekonomi regional sebetulnya tidak jauh berbeda dengan

tujuan ilmu ekonomi pada umumnya, berikut uraian tujuan dari ekonomi regional :

- a. Menciptakan *full employment* atau setidaknya – tidaknya tingkat pengangguran yang rendah menjadi tujuan pokok pemerintah pusat maupun daerah. Dalam kehidupan masyarakat, pekerjaan bukan saja berfungsi sebagai sumber pendapatan, tetapi sekaligus juga memberikan harga diri atau status bagi yang bekerja
- b. Adanya *economic growth* (pertumbuhan ekonomi), karena selain menyediakan lapangan kerja bagi angkatan kerja baru, juga diharapkan dapat memperbaiki kehidupan manusia atau peningkatan pendapatan. Tanpa perubahan, manusia merasa jauh atau bahkan merasa tertinggal
- c. Terciptanya *price stability* (stabilitas harga), untuk menciptakan rasa aman dan tentram dalam perasaan masyarakat. Harga yang tidak stabil membuat masyarakat menjadi waswas, misalnya apakah harga atau simpanan yang diperoleh dengan kerja keras, nilai riil atau manfaat berkurang dikemudian hari.

3. Pendapatan regional

Tujuan kebijakan ekonomi adalah menciptakan kemakmuran. Salah satu ukuran kemakmuran terpenting adalah pendapatan. Kemakmuran tercipta karena ada kegiatan yang menghasilkan pendapatan. Ada juga pendapatan dari harta, tetapi harta adalah akumulasi dari kegiatan sebelumnya. Pendapatan

regional adalah tingkat (besaran pendapatan masyarakat pada wilayah analisis. Tingkat pendapatan dapat diukur dari total pendapatan wilayah maupun pendapatan rata – rata masyarakat pada wilayah tersebut. Ada beberapa parameter yang bisa digunakan untuk mengukur adanya pembangunan wilayah. Salah satu parameter penting adalah meningkatnya pendapatan masyarakat (Ekonomi Regional, Tarigan Robinson 2005).

Pembangunan wilayah haruslah bersangkut paut dengan peningkatan pendapatan masyarakat di wilayah tersebut, yaitu yang dimaksud adalah pendapatan rata – rata masyarakat, untuk itu perlu diketahui alat ukur dan metode yang dipakai untuk menetapkan besarnya tingkat pendapatan masyarakat. Tanpa alat ukur yang benar, data yang disajikan bisa saja memberikan informasi yang keliru. Masyarakat awam bisa saja keliru dengan besarnya pendapatan masyarakat di wilayah tersebut. Hal ini tidak benar, karena yang menjadi pendapatan untuk masyarakat setempat hanyalah yang bersifat nilai tambah dari kegiatan produksi tersebut. Nilai tambah inilah yang mengukur tingkat kemakmuran masyarakat setempat dengan asumsi seluruh pendapatan itu dinikmati masyarakat setempat.

C. Peranan Pemerintah Dalam Perekonomian

Dalam dinamika pengelolaan sistem perekonomian, pemerintah mengembangkan fungsi pokok ekonomi, yaitu menggunakan kebijakan fiskal guna meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan produktivitas jangka panjang serta menjinakkan

berbagai eksekusi negatif siklus usaha seperti inflasi dan pengangguran. Sebuah organisasi atau rumah tangga, pemerintah melakukan banyak sekali pengeluaran untuk membiayai kegiatan – kegiatannya. Pengeluaran tersebut bukan saja untuk menjalankan roda pemerintahan sehari – hari, akan tetapi juga untuk membiayai kegiatan perekonomian. Bukan berarti pemerintah turut berbisnis, melainkan dalam arti pemerintah harus menggerekkan dan merangsang kegiatan ekonomi secara umum. Pemerintah harus merintis dan menjalankan kegiatan ekonomi secara umum. Pemerintah harus menggerakkan dan merangsang kegiatan ekonomi yang masyarakat atau kalangan swasta tidak tertarik untuk menjalankannya. Dalam kasus ini, pemerintah memandang perlu untuk menangani sendiri berbagai kegiatan ekonomi tertentu, yang menurut penilaiannya sebaiknya tidak dijalankan oleh pihak swasta.

Dikutip dari Effeni Muhammad 2013, Dalam perekonomian modern, peranan pemerintah dapat dipilih dan ditelaah menjadi empat macam kelompok peran, yaitu : Peran alokatif, yakni peranan pemerintah dalam mengalokasikan sumber daya ekonomi yang ada agar pemanfaatannya bisa optimal dan mendukung efisiensi produksi.

- Peran distributif, yakni peranan pemerintah dalam mendistribusikan sumber daya kesempatan dan hasil – hasil ekonomi secara adil dan wajar.
- Peran stabilisatif, yakni peranan pemerintah dalam memelihara stabilitas perekonomian dan memulihkannya jika berada dalam keadaan disequilibrium.

- Peran dinamisatif, yakni peranan pemerintah dalam menggerakkan proses pembangunan ekonomi agar lebih cepat tumbuh, berkembang dan maju.

D. Kebijakan dan Pengembangan Terminal Di Indonesia

1. Defenisi Terminal

Terminal adalah salah satu komponen dari sistem transportasi yang mempunyai fungsi utama sebagai tempat pemberhentian sementara kendaraan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang hingga sampai ke tujuan akhir suatu perjalanan, juga sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus angkutan penumpang dan barang, disamping juga berfungsi untuk melancarkan arus angkutan penumpang atau barang (Departemen Perhubungan, 1996).

Sesuai dengan fungsinya sebagai tempat pemberhentian sementara (transit) efisiensi dari suatu perjalanan bisa tercapai. Berdasarkan tuntutan tersebut maka. suatu terminal harus mampu menampung, menata dan mengendalikan serta melayani semua kegiatan yang terjadi akibat adanya perpindahan kendaraan, penumpang maupun barang sehingga semua kegiatan yang ada pada terminal dapat berjalan lancar, tertib, teratur, aman dan nyaman.maka di dalam terminal akan terjadi perpindahan penumpang atau barang dari satu jenis angkutan ke jenis moda angkutan yang lainnya, sehingga tuntutan

1. Peranan Terminal Dalam Mendukung Aktivitas Ekonomi wilayah

Terminal adalah salah satu komponen dari sistem transportasi yang mempunyai fungsi utama sebagai tempat pemberhentian sementara kendaraan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang hingga sampai ke tujuan akhir suatu perjalanan, juga sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus angkutan penumpang dan barang, disamping juga berfungsi untuk melancarkan arus angkutan penumpang atau barang

Ekonomi sangat berhubungan dengan produksi, distribusi, serta konsumsi barang dan jasa yang mempunyai nilai terhadap manusia dan kekayaan. Penduduk harus dapat menggunakan sumber daya alam untuk memenuhi kebutuhan hidup, seperti menyediakan makanan, pakaian, dan tempat tinggal. Sumber daya alam ini juga dapat dipakai lebih daripada yang dibutuhkan, sehingga dapat membuat hidup lebih nyaman dan tenteram.

2. Peranan Terminal Terhadap Kesejahteraan Masyarakat

Secara Fisik Terminal terbangun pada kawasan pusat kota serta pinggiran kota dan bukan kawasan yang lebih mendominasi kawasan elit dan perkantoran namun berada pada kawasan ramai yang Menjadi titik temu pada semua golongan masyarakat. Secara soisla peranan terminal memberikan gambaran sebuah komunitas yang diciptakan pada awalnya untuk

meningkatkan produktivitas melalui konsentrasi dan spesialisasi tenaga kerja, kebudayaan dan kreatif.

3. Terminal Sebagai Simpul Transportasi

Terminal sebagai simpul transportasi membantu peningkatan pelayanan operasi transportasi jalan raya. Dengan adanya terminal sebagai tempat keberangkatan, pemberhentian maupun transit bagi perpindahan penumpang dan barang sebagai akses mobilitas memungkinkan terjadinya pertumbuhan ekonomi terutama pada kawasan yang memiliki potensi besar sehingga meningkatkan perekonomian. Adanya himbuan pemerintah untuk tidak menggunakan motor saat mudik membuat semua orang memilih bus. Maka diperlukan peningkatan pelayanan terminal. Hal ini mendasari diperlukan adanya terminal sebagai jaringan jalan dengan fasilitas yang memadai untuk pergerakan kendaraan sebelum masuk kota pada setiap kabupaten atau kotamadya.

Menurut undang-undang no 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu wujud simpul jaringan transportasi.

E. Transportasi Dalam Pengembangan Ekonomi

1. Defenisi Transportasi

Secara umum transportasi dapat diartikan sebagai usaha pemidahan atau pergerakan orang atau barang dari suatu lokasi, yang disebut lokasi asal, ke lokasi yang lain, yang bisa disebut lokasi tujuan, untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula (Fidel.Miro,2011)

2. Fungsi Transportasi Dalam Aspek Ekonomi

Transportasi mempunyai fungsi yang sangat menentukan bagi kehidupan masyarakat dan kelangsungan pembangunan. Seringkali dikatakan bahwa transportasi merupakan urat nadi perekonomian dan sebagai penunjang pembangunan. Karena itu peningkatan jasa transportasi mutlak untuk dilaksanakan, bukan hanya ditinjau secara sektoral tetapi ditinjau dari berbagai sektor ekonomi.

Setiap kegiatan kita sehari – hari pasti tidak lepas dari yang namanya transportasi. Dimana setiap pergerakan untuk menunjang keefektifan kegiatan kita sehari – hari haruslah membutuhkan yang namanya transportasi tersebut. Sebab transportasi lah yang membuat aktifitas menjadi lebih baik dan efisien dari segi waktu dan ekonomi. Dalam segi waktu fungsi transportasi sangat membantu kita agar kegiatan sehari –hari menjadi lebih efektif dan efisien. Dalam segi ekonomi transportasi dibutuhkan untuk pengangkutan dan lain sebagainya

3. Peran Transportasi Kota Dalam Meningkatkan Ekonomi Kota

Transportasi merupakan unsur penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupandan perkembangan ekonomi, sosial, politik, dan mobilitas penduduk yang tumbuhbersamaan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sector tersebut.

Kemajuan transportasi akan meningkatkan mobilitas manusia, mobilitas faktor-faktorproduksi dan mobilitas hasil olahan yang dipasarkan. Semakin tinggi mobilitas, makasemakin cepat gerakan distribusi serta lebih singkat waktu yang diperlukan dalammengolah bahan dan memindahkannya ke tempat tujuan. Adanya peningkatanproduktivitas masyarakat disebabkan oleh sektor transportasi yang merupakan motorutama penggerak kemajuan ekonomi. Perkembangan ekonomi akan ditunjukkan olehtingginya mobilitas yang ditunjang sarana dan prasarana transportasi yang memadai danlancar. Berikut ini merupakan beberapa peran transportasi kota dalam meningkatkanekonomi suatu kota, antara lain :

- a. transportasi dapat memberikan kontribusi terhadap efisiensi penyediaan kebutuhan produksi melalui penyediaan system transportasi yang baik sehingga biaya kebutuhan produksi dapat diminimalisasi.
- b. Penyediaan sistem transpotasi yang baik juga dapat menekan biaya penyaluranproduksi ke pasar.

- c. Penyediaan sistem transportasi yang baik dalam kegiatan perekonomian akan menarik investor baru yang akan meningkatkan iklim kompetisi di daerah tersebut.
- d. system transportasi yang efisien dapat mendukung perkembangan perekonomian kota dengan lebih baik, sedangkan system transportasi yang tidak efisien akan menimbulkan biaya tambahan.
- e. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi dapat membuka aksesibilitas sehingga meningkatkan produksi masyarakat yang berujung pada peningkatan daya beli masyarakat

4. Dampak Transportasi Terhadap Ekonomi Kota

Menilai pentingnya transportasi terhadap perekonomian kota, membutuhkan kategorisasi jenis dampak untuk dapat menyampakannya. Hal ini melibatkan inti (karakteristik fisik transportasi), dimensi operasional dan geografis. Penjelasan ketiga kategori tersebut yaitu :

- a. Inti, Dampak yang paling mendasar dari transportasi berhubungan dengan kemampuan fisik untuk menyampaikan penumpang dan barang serta biaya yang terkait untuk mendukung mobilitas ini. Hal tersebut melibatkan pengaturan rute yang memungkinkan interaksi baru atau yang sudah ada antara entitas ekonomi.
- b. Operasional, Peningkatan kinerja waktu, terutama dalam hal keandalan, serta kerugian berkurang atau kerusakan. Ini menunjukkan tingkat

pemanfaatan yang lebih baik dari aset transportasi menguntungkan penggunaannya sebagai penumpang dan barang yang disampaikan lebih cepat ada dan dengan sedikit penundaan.

- c. Geografis, Akses ke basis pasar yang lebih luas di mana skala ekonomi dalam produksi, distribusi dan konsumsi dapat ditingkatkan. Peningkatan produktivitas dari akses ke basis yang lebih besar dan lebih beragam input (bahan baku, suku cadang dan lain – lain)

F. Teori Pertumbuhan Ekonomi Wilayah

Pertumbuhan ekonomi wilayah adalah pertambahan pendapatan masyarakat secara keseluruhan yang terjadi di wilayah tersebut, yaitu kenaikan seluruh nilai tambah (added value) yang terjadi. Pendapatan wilayah menggambarkan balas jasa bagi faktor – faktor produksi yang beroperasi di daerah tersebut (tanah, modal, tenaga kerja, dan teknologi), yang berarti secara kasar dapat menggambarkan kemakmuran daerah tersebut. Kemakmuran suatu wilayah selain ditentukan oleh besarnya nilai tambah yang tercipta di wilayah tersebut juga oleh seberapa besar terjadi transfer – payment, yaitu bagian pendapatan yang mengalir ke luar wilayah atau mendapat aliran dana dari luar wilayah (Rahardjo Adisasmita, 2005).

G. Teori Trickle Down Effect.

Trickle down effect ini bisa diidentikkan kepada strategi yang berfokus pada pertumbuhan sektor-sektor tertentu, pihak-pihak tertentu, daerah-daerah tertentu yang dapat menghasilkan pertumbuhan ekonomi yang nantinya akan

memberikan efek kepada pihak-pihak lain, sektor-sektor lain atau daerah-daerah lain sehingga pertumbuhan akan tumbuh dan merata dengan sendirinya (Firmansah Rudi 2013) .

Di sini ia menekankan perlunya pertumbuhan tidak seimbang. Salah satu teori dari Albert O Hirschman adalah "*trickle down effect*" (efek ke bawah -- kemakmuran). Begitu dahsyatnya kalau teori tersebut bisa terlaksana dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Kita sangat paham kalau perkembangan ekonomi yang membaik juga melahirkan paradoks. Justru pesatnya perkembangan ekonomi saat ini yang bisa mengalami "*trickle up effect*" (efek ke atas -- kemakmuran). Hasilnya tidak dinikmati secara merata, melainkan hanyalah segelintir orang kaya. Maksudnya pertumbuhan ekonomi hanya diuntungkan bagi masyarakat kaya.

Indikator tersebut diatas, setidaknya dapat dilihat dari laju pertumbuhan ekonomi yang melaju pesat, sementara kemiskinan dan pengangguran tidak beranjak turun, bahkan cenderung naik. Sedangkan dari sisi lain, beberapa industri mencatat kemajuan produksi, seperti sepeda motor, elektronik, mobil. Jelas adanya kenaikan penjualan, lantas siapa yang menikmati perkembangan ekonomi tersebut? Investor atau rakyat?

Penyebab "*trickle up effect*" antara lain belum teratasinya secara komprehensif dan menyeluruh persoalan struktural pada saat krisis ekonomi. Dan akibat program penyesuaian ekonomi yang dilakukan oleh Dana Moneter

Internasional (IMF). Tentu sangat berbeda dengan ”*trickle down effect*” , yakni dalam konteks menetes ke bawah, berarti pertumbuhan ekonomi sekian persen, bisa menciptakan lapangan kerja sekian ratus ribu yang turut mensejahterakan masyarakat.

H. Kebijakan Dan Strategi Penataan Ruang Wilayah Kota Ambon

Kebijakan dan Strategi Penataan Ruang Wilayah Kota Ambon meliputi kebijakan dan strategi pengembangan Struktur Ruang, Pola Ruang dan Kawasan Strategis Wilayah kota Ambon.

1. Kebijakan Dan Strategi Pengembangan Struktur Ruang

a) Kebijakan Pengembangan Struktur Ruang Meliputi :

-) peningkatan akses pelayanan perkotaan dan pusat pertumbuhan ekonomi wilayah yang merata dan berhierarki.
-) peningkatan kualitas jangkauan pelayanan jaringan prasarana telekomunikasi, energy, dan sumber daya air yang terpadu dan merata di seluruh wilayah kota Ambon.

b) Strategi Pengembangan Struktur Ruang

Untuk peningkatan akses pelayannya perkotaan dan pusat pertumbuhan ekonomi wilayah yang merata dan berhierarki meliputi :

- a). mempertahankan keterkaitan antar sub pusat pelayanan kota serta dengan wilayah di sekitarnya.

- b). mendorong perkembangan sub – sub pusat pelayanan eksisting agar lebih optimal dalam mendukung perkembangan kawasan.
- c). mengembangkan sub – sub pusat pelayanan baru di kawasan yang belum terlayani oleh pusat pelayanan.

Untuk mengembangkan kualitas jangkauan jaringan prasarana transportasi, energi dan sumber daya air serta prasarana perkotaan yang terpadu dan merata diseluruh wilayah kota Ambon meliputi :

- a) Meningkatkan kualitas jaringan prasarana transportasi
- b) Mengembangkan jaringan prasarana transportasi untuk meningkatkan aksesibilitas antar kawasan dan antarwilayah
- c) Mengembangkan kapasitas pelayanan energi listrik hingga mencapai pusat – pusat lingkungan dengan memanfaatkan energi terbarukan dan tak terbarukan secara optimal.
- d) Mengembangkan sumber daya air untuk melindungi manfaat dan pengendalian sumber daya air.
- e) Pengembangan pelayanan jaringan telekomunikasi sesuai dengan arah pengembangan kota terutama di kawasan yang terpencil atau belum terlayani
- f) Pengembangan kapasitas pelayanan air minum hingga mencapai pusat – pusat pelayanan lingkungan.

- g) Mengembangkan kapasitas pelayanan persampahan hingga hingga mencapai wilayah yang belum telayani dan mengamnkan kawasan perairan teluk ambon.
- h) Mengembangkan system jaringan drainase untuk mengendalikan genangan air dan banjir
- i) Mengembankan system pembuangan air limbah disetiap kawasan dan mengembangkan kawasan perairan teluk ambon.
- j) Mengembangkan prasana pejalan kaki pada wilayah yang memiliki bangkitan lalu lintas yang tinggi
- k) Mengembangkan jalur evakuasi bencana pada kawasan yang rawan bencana.

2. Kebijakan dan Strategi Pengembangan Pola Ruang

Pengendalian pemanfaatan ruang dilaksanakan secara terus menerus sampai masa berlaku perencanaan ini berakhir, untuk memastikan bahwa perencanaan tata ruang dan pelaksanaan pemanfaatan ruang telah berlangsung sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Dengan kegiatan pengendalian pemanfaatan ruang dapat diketahui dan sekaligus dapat dihindarkan kemungkinan terjadinya penyimpangan fungsi ruang yang tidak sesuai dengan rencana tata ruang, serta dapat mengambil tindakan agar pemanfaatan ruang yang direncanakan dapat terwujud. Pengendalian pembangunan perlu dilakukan karena adanya kemungkinan terjadi konflik antara kawasan lindung dengan kawasan budidaya

dan atau antara kawasan budidaya dengan kawasan budidaya lainnya. Kasus-kasus yang dapat menjadi permasalahan, antara lain, adalah konflik antara:

- Rencana dengan status/ usaha tanah;
- Rencana dengan proyek-proyek pembangunan;
- Rencana dengan penggunaan tanah yang sedang berlangsung

3. Rencana Struktur Ruang Kota Ambon

Rencana struktur ruang wilayah Kota Ambon meliputi:

- a. Satuan Wilayah Pembangunan (SWP)
- b. Sistem Pusat Pelayanan Kegiatan Kota
- c. Sistem Jaringan Prasarana

a. Satuan Wilayah Pembangunan (SWP)

Satuan Wilayah Pengembangan adalah wilayah yang secara geografis dan administrasi dikelompokkan berdasarkan potensi dan sumber daya untuk pengembangannya. Berdasarkan potensi lokasi dan kecenderungan perkembangan di Kota Ambon telah terbentuk sentra-sentra kegiatan yang cukup dominan yaitu : pusat pemerintahan, pusat perdagangan dan Jasa, pusat perhubungan antar wilayah, pusat pendidikan tinggi, pusat aktivitas wisata dan sejenisnya. Mengingat pola perkembangan Kota Ambon yang linier mengikuti pesisir dan dengan kondisi keterbatasan lahan bertopografi datar-landai, maka secara spesifik Kota Ambon cenderung membentuk struktur ruang dengan pusat-pusat pelayanan utama kota yang tersebar linier berbaur dengan beberapa

pemusatan fungsi kegiatan tersebut. Beberapa pemusatan fasilitas dan pemukiman terletak jauh dari pesisir ke arah selatan kota.

Prinsip pembagian wilayah pelayanan adalah merata, dan optimasi pengembangan sentra kegiatan yang ada saat ini. Masing-masing Satuan Wilayah Pengembangan (SWP) ditetapkan dengan kesatuan fungsi, terdapat batas-batas yang jelas dari batas administrasi atau batas fisik, dan membutuhkan kesatuan pengelolaan. Aspek yang membatasi pengembangan ruang Kota Ambon di antaranya adanya Bandara Pattimura di Laha dan standar keselamatan operasional penerbangan sehingga kawasan dalam radius pembatasan kegiatan tersebut, dalam struktur ruang Kota Ambon disebut sebagai SWP Kawasan Khusus yang mencakup sekitar Laha dan Tawiri.

Mengingat kedalaman materi perencanaan pada RTRW Kota Ambon adalah rencana umum maka skala pelayanan lingkungan yang dikembangkan diutamakan pada skala SWP. Sebagai pendukung sistem pusat pelayanan di dalam SWP juga diusulkan konsep pengembangan skala lingkungan pemukiman dan pelayanan unit-unit secara hirarkis hingga unit terkecil, yaitu dengan pembagian BWK dan unit-unit pelayanan pemukiman. Masing-masing SWP adalah sebagai berikut :

a) SWP I Pusat Kota

Kawasan Pusat Kota dan sekitarnya, yaitu mulai dari Taman Makmur di sebelah barat sampai Galala di sebelah timur, sebagian

kawasan teluk Ambon di utara dan di bagian selatan batas kelurahan Kudamati, Kelurahan Batu Gajah, Kelurahan Batu Meja, Negeri Soya, Kelurahan Karang Panjang, Negeri Batu Merah terus ke selatan Negeri Galala. SWP 1 adalah sebagai SWP tersendiri dengan satu kesatuan fungsional sebagai pemusatan fungsi pelayanan kota primer. Hampir seluruh SWP ini merupakan kawasan perkotaan dengan fungsi pemerintahan, komersial, perdagangan, dan jasa serta permukiman. Batas SWP diintegrasikan dengan wilayah perairan/ teluk mengingat peran wilayah perairan terkait erat dengan keberadaan pelabuhan laut pada kawasan ini. SWP Pusat Kota ini memiliki potensi lahan datar yang relatif luas, sentral dalam arti memiliki akses tinggi ke seluruh kota dan adanya kelengkapan prasarana dan sarana kota. Luas SWP Pusat Kota adalah sekitar 4.259,67 Ha.

1) SWP II Passo

Kawasan Passo dan sekitarnya dengan wilayah pelayanan cukup meluas hingga mencakup Teluk Ambon Dalam (TAD) sebagai satu kesatuan mengingat pengembangan Passo ke depan dan kelestarian TAD sangat erat terkait dan membutuhkan keterpaduan pengelolaan dan pembangunan. SWP 2 Passo di sebelah timur berbatasan dengan Teluk Baguala, sebelah barat dengan Desa Poka dan Negeri Galala, sebelah utara dengan daerah pegunungan dan Kabupaten Maluku

Tengah, serta sebelah selatan dengan Kecamatan Leitimur Selatan. SWP ini memiliki potensi pertumbuhan yang tinggi dan menjadi lokasi transit dari wilayah sekitar melalui pelabuhan laut penyeberangan di Hitu, Liang dan Tulehu. Di samping itu daerahnya memiliki lahan datar cukup luas, dekat pantai, dan daya tarik wisata. Luas SWP Passo adalah sekitar 7.164,83 Ha dan berorientasi ke pusat SWP di Passo.

2) SWP II Wayame

Kawasan Rumah Tiga-Poka-Wayame dan sekitarnya, mulai dari Desa Poka di sebelah timur terus sampai ke Negeri Tawiri di sebelah barat, daerah pegunungan dan kabupaten Maluku Tengah di utara, dan sebagian kawasan Teluk Ambon yang berbatasan langsung dengan SWP 1 di selatan. SWP ini merupakan satu kesatuan dengan fungsi-fungsi pendidikan tinggi, penelitian, pemukiman, wisata, perikanan dan kawasan budidaya pertanian. SWP ini meliputi pula wilayah perairan/ teluk sebagai satu kesatuan dengan adanya kebutuhan kesatuan pengelolaan. SWP Rumah Tiga memiliki potensi pertumbuhan pesat sehubungan dengan lokasinya yang strategis. Penataan di sekitar jembatan Galala-Poka sangat diperlukan oleh karena akan menarik perkembangan berbagai kegiatan yang muncul dalam memanfaatkan akses yang tinggi

setelah adanya jembatan baru tersebut. Luas SWP Rumah Tiga-Poka adalah sekitar 7.051,76 Ha dan berorientasi ke pusat SWP di Poka.

3) SWP IV Leitimur Selatan

Kawasan Leitimur selatan dengan batas-batas administrasi kecamatan mulai dari Negeri Hatalai di sebelah barat sampai Negeri Hutumuri di sebelah timur, Negeri Soya, Negeri Batu Merah, Negeri Halong, Negeri Passo di Utara, dan laut Banda di selatan. SWP ini adalah satu kesatuan wilayah pengembangan dengan kesamaan karakteristik sebagai kawasan berbukit bergunung. Akses yang menghubungkan SWP ini adalah linier mengitari wilayah selatan yaitu ke arah barat dan ke arah timur untuk mencapai pusat primer kota. Sebagian besar SWP ini adalah merupakan kawasan kebun campuran dan hutan sekunder. Potensi yang tersimpan pada SWP ini adalah kebun campuran yang menghasilkan buah-buahan, pohon kayu putih (*Melaleuca Leucadendron*) penghasil minyak kayu putih, serta potensi perikanan dan pariwisata. Luas SWP Leitimur Selatan adalah sekitar 6.513,10 Ha dan berorientasi ke pusat SWP di Negeri Leihari.

4) SWP V Amahusu – Latulahat

Kawasan di ujung Barat Jazirah Leitimur yang termasuk sebagian Kecamatan Nusaniwe. SWP ini merupakan kesatuan

kawasan berfungsi sebagai daerah tujuan pariwisata bahari dan perikanan, berorientasi ke laut dan akses ke kawasan pusat kota. Selain itu SWP ini juga mempunyai potensi industri bahan bangunan di antaranya batu bata dan kapur. Sebagian besar SWP adalah kawasan hutan dan kebun campuran diselingi dengan kawasan industri kecil dan pariwisata. Kawasan ini relatif berada menjorok ke Laut Banda, sehingga cukup beresiko terhadap bencana tsunami. Luas SWP 5 adalah sekitar 4.042,92 Ha serta berorientasi ke pusat SWP di Negeri Latuhalat.

b. Satuan Pusat Pelayanan Kota

Pusat Kota Atau Sentra Primer Sebagai pusat pelayanan perkotaan utama yaitu di kawasan pusat kota dengan intensitas kegiatan tertinggi dan menjadi pemusatan kegiatan jasa perhubungan laut, perdagangan, jasa lain serta berbaur dengan fasilitas umum dan sosial, dengan kelengkapan dan jangkauan pelayanan untuk wilayah kota keseluruhan.

Sentra Sekunder I

Sebagai pusat pelayanan wilayah kota dan juga wilayah hinterland dengan fungsi pusat perdagangan regional, pusat industri kecil, wisata dan pemukiman. Secara khusus dalam rangka mendukung peran Sentra Sekunder I ini dan untuk mendukung sistem pusat-pusat kota yang

merata maka dibangun terminal transit sebagai terminal angkutan darat antar wilayah.

Sentra Sekuner II

Sebagai pusat pelayanan wilayah kota, Pusat Pelayanan di Sentra Sekunder ini memiliki fungsi sebagai pusat pendidikan tinggi, penelitian, pemukiman, wisata, perikanan dan kawasan budidaya pertanian.

Sentra Sekunder III

Sebagai pusat pelayanan wilayah kota sentra ini memiliki fungsi budi daya pertanian hortikultura, perkebunan peternakan, perikanan dan pariwisata.

Sentra Sekunder IV

Sebagai pusat pelayanan wilayah kota sentra ini memiliki fungsi industri rumah tangga , perikanan perkebunan, peternakan dan pariwisata.

1) Lokasi Pusat-pusat Pelayanan Kegiatan Kota

Bedasarkan potensi dari perkembangan Kota Ambon dewasa ini maupun yang akan datang maka lokasi pusat – pusat pelayanan kota meliputi Pusat Kota, Desa Passo, Desa Wayame, Desa Leahari & Rutong, Desa Latuhalat, Desa Tawiri / Laha, Desa Kilang & Naku, Desa Amahusu.

2) Hirarkhi Pusat-Pusat pelayanan Kegiatan Kota

Hirarki pusat-pusat kegiatan pelayanan kota yang sudah ada sebagai pusat pelayanan perkotaan pada lokasi yang berkembang saat ini maupun yang akan dikembangkan, yaitu :

- a) Pusat Kota Ambon sebagai sentra primer akan terus dikembangkan sebagai pusat penyelenggaraan pemerintahan provinsi maupun kota, perdagangan, jasa keuangan, perhubungan darat dan laut, industri perikanan, dan aneka industri, pariwisata, kesehatan, dan pendidikan, terutama untuk mendukung fungsi Kota Ambon sebagai PKN dan pelabuhan internasional.
- b) Negeri Passo sebagai sentra sekunder I direncanakan akan terus dikembangkan sebagai pusat pemerintahan kecamatan, perdagangan, perhubungan darat dan laut, aneka indutri, kesehatan, pendidikan kejuruan, pariwisata, dan pemukiman, terutama dalam mengurangi tekanan penduduk terhadap Pusat Kota Ambon.
- c) Negeri Wayame sebagai sentra sekunder II direncanakan akan dikembangkan sebagai pusat pendidikan tinggi, Ilmu Pengetahuan dan Teknologi, permukiman, pemerintahan kecamatan, aneka industri, pertanian tanaman pangan dan hortikultura, serta perikanan

- d) Negeri Amahusu sebagai sentra tersier I direncanakan akan terus dikembangkan sebagai pusat pemerintahan kecamatan, kawasan perikanan, pertanian, permukiman dan pariwisata.
- e) Negeri Leahari-Rutong sebagai sentra tersier II direncanakan akan terus dikembangkan sebagai pusat pemerintahan kecamatan, pertanian hortikultura, perkebunan, peternakan, perikanan, pendidikan kejuruan, permukiman, dan pariwisata.
- f) Negeri Tawiri-Laha sebagai sentra tersier IV direncanakan akan terus dikembangkan, sebagai kawasan pengamanan keselamatan penerbangan dan pelayanan bandara distribusi tersier, disamping sebagai pusat pertanian tanaman pangan, perikanan, industry jasa maritim, dan pertambangan bahan galian tipe “C”.
- g) Negeri Latuhalat sebagai sentra tersier IV direncanakan akan terus dikembangkan sebagai industri rumahtangga, perikanan, perkebunan, peternakan, pariwisata, dan pemukiman.

3) Cakupan/Skala Pelayanan Kegiatan Kota

Cakupan dan/atau skala pelayanan setiap pusat kegiatan pelayanan kota dan rencana pengembangannya meliputi:

- a). Pusat Kota Ambon sebagai sentra primer, direncanakan melayani seluruh wilayah Kota Ambon, terutama SWP I

- b).Negeri Passo, sebagai sentra sekunder I, direncanakan melayani wilayah Kota Ambon bagian Timur, terutama SWP II
 - c). Negeri Wayame sebagai sentra sekunder II, direncanakan melayani SWP III
 - d). Negeri Amahusu sebagai sentra tersier I , direncanakan melayani SWP V
 - e). Negeri Leahari-Rutong sebagai sentra tersier II, direncanakan melayani SWP IV
 - f). Negeri Latuhalat sebagai sentra tersier IV, direncanakan melayani SWP V
 - g). Negeri Tawiri-Laha, sebagai sentra tersier III membantu pelayanan di kawasan khusus Bandar Udara.
- 4) Dominasi fungsi Kegiatan yang diarahkan pada pusat pelayanan kegiatan kota.
- Dominasi fungsi kegiatan yang direncanakan untuk pusat-pusat pelayanan meliputi:
- a) Pusat Kota Ambon, bersama SWP I, direncanakan akan terus dikembangkan sebagai pusat penyelenggaraan pemerintahan provinsi maupun kota, perdagangan, jasa keuangan, perhubungan darat dan laut, industri perikanan, dan aneka industri, pariwisata, kesehatan, dan pendidikan, terutama untuk mendukung fungsi Kota Ambon sebagai PKN dan pelabuhan internasional.
 - b) Negeri Passo, bersama SWP II, direncanakan akan terus dikembangkan sebagai pusat pemerintahan kecamatan, perdagangan, perhubungan darat dan laut, aneka indutri, kesehatan, pendidikan kejuruan, pariwisata, dan

pemukiman, terutama dalam mengurangi tekanan penduduk terhadap Pusat Kota Ambon.

- c) Desa Wayame, bersama SWP III, direncanakan akan terus dikembangkan sebagai pusat pendidikan tinggi, Ilmu Pengetahuan dan Teknologi, permukiman, pemerintahan kecamatan, aneka industri, pertanian tanaman pangan dan hortikultura, serta perikanan.
- d) Negeri Leahari-Rutong, bersama SWP IV, direncanakan akan terus dikembangkan sebagai pusat pemerintahan kecamatan, pertanian hortikultura, perkebunan, peternakan, perikanan, pendidikan kejuruan, permukiman, dan pariwisata.
- e) Negeri Amahusu dan Latuhalat, bersama SWP V, direncanakan akan terus dikembangkan sebagai pusat pemerintahan kecamatan, industri rumah tangga, perikanan, perkebunan, peternakan, pariwisata, dan permukiman.
- f) Kawasan khusus pengamanan bandara, bersama Negeri Tawiri-Laha, direncanakan akan terus dikembangkan, sebagai kawasan pengamanan keselamatan penerbangan dan pelayanan bandara distribusi tersier, disamping sebagai pusat pertanian tanaman pangan, perikanan, industri jasa maritim, dan pertambangan bahan galian tipe “C”.

I. Penelitian - Penelitian Yang Sejenis

1. Muhammad Effendy dengan judul penelitiannya yaitu “ DAMPAK PEMBANGUNAN JEMBATAN SURAMADU TERHADAP

PEREKONOMIAN PULAU MADURA (Studi Kasus Kabupaten Bangkalan)”.

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskriptif dan menganalisis dampak pembangunan Jembatan Suramadu terhadap perekonomian pulau Madura dengan mengambil studi kasus di Kabupaten Bangkalan. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif, dengan fokus penelitian 1. Menganalisis dampak pembangunan Jembatan Suramadu terhadap bidang ekonomi Kabupaten Bangkalan, 2. Menganalisis dampak kebijakan pengembangan wilayah Suramadu. Pembangunan Jembatan Suramadu memberikan multiplier effect kepada masyarakat di pulau Madura (Kabupaten Bangkalan) dapat memotong waktu dan biaya perjalanan dari pusat – pusat pelayanan ekonomi. Dampak yang timbul dengan adanya Jembatan Suramadu pada pertumbuhan penduduk tumbuhnya kawasan pemukiman baru hal ini menunjukkan bahwa peningkatan jumlah penduduk sehingga permintaan hunian rumah meningkat. Selain meningkatnya permintaan hunian rumah dampak yang lain berdirinya pusat perbelanjaan. Kebijakan pembangunan Jembatan Suramadu merupakan upaya untuk meningkatkan kebutuhan. Dampak kebijakan pembangunan bersifat positif dan negatif. Intervensi pemerintah dalam usaha pengembangan wilayah Jembatan Suramadu membentuk badan pengembangan wilayah Suramadu (BPWS).

2. Hasan Wael dengan judul penelitiannya yaitu “ PERANAN SISTEM TRANSPORTASI TERHADAP POLA INTERAKSI SPASIAL DAN DAMPAK TEHADAP ASPEK SOSIAL DAN EKONOMI ANTAR WILAYAH DI KABUPATEN BURU”. Disparitas antara wilayah utara dan selatan merupakan salah satu permasalahan utama dalam pembangunan sosial dan ekonomi di kabupaten buru dewasa ini. Salah satu penyebab utamanya adalah hambatan system transpotasi dan interaksi antar wilayah , penelitian ini bertujuan untuk menegtahui hirarki dan pola interaksi system tarsnportasi interaksi antar wolayah dan dampak aspek sosial dan ekonomi, dengan meotde analisi yang gunakan adalah analisis skalogram : untuk melihat hirarki wilayah, gravitasi newton, untuk melihat interaksi wilayah, dan Gini Ratio untuk melihat ratio pendapatan rakyat serta analisis pada uji rata – rata, untuk melihat hak kepemilikan lahan, hasil penelitian menunjkan bahwa perkembangan wilayah Kabupaten Buru konsenrasi pada wilayah utara karena adanya dukungan jaringan jalan dan kelacaran system trasportasi yang relative dan lebih baik dibandingkan dengan wilayah selatan.
3. Tri Bastuti Purwantini dan Rudi Sunarja Rivai dengan judul penelitiannya “DAMPAK PEMBANGUNAN PRASARANA TRANSPORTASI TERHADAP KESEJAHTERAAN MASYARAKAT PERDESAAN (Studi Kasus Kabupaten Bulukumba Sulawesi Selatan)”.tulisan ini melihat dampak keberadaan P2D (Prasarana Transportasi) terhadap kesejahteraan masyarakat perdesaan,

penelitian ini dilakukan di desa Balleanging pada Januari 2008, untuk melihat dampak kajian menggunakan analisis kondisi sebelum P2D (tahun 2001-2002) dan setelah P2D (2007) sementara analisis yang digunakan adalah secara deskriptif kualitatif dengan *table – table*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dengan adanya pembangunan prasarana transportasi berdampak pada 1. Mobilitas masyarakat meningkat, waktu tempuh dan biaya transportasi ke beberapa fasilitas (perekonomian, pemerintahan, kesehatan dan pendidikan) menurun, 2. Kesempatan kerja semakin banyak, 3. Pemasaran hasil pertanian dan hasil industri semakin mudah, 4. Pendapatan rata – rata rumah tangga meningkat dengan baik secara absolut maupun relatif, 5. Secara tidak langsung berdampak positif terhadap pendidikan dan kesehatan masyarakat.

4. Mesak Iek dengan judul penelitiannya yaitu “ ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TERHADAP PERTUMBUHAN USAHA EKONOMI RAKYAT DIPEDALAMAN MAYBRAT PROVINSI PAPUA BARAT (Study Kasus di Distrik Ayamaru, Aitinyo dan Aifat)”. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak pembangunan jalan terhadap pertumbuhan usaha ekonomi, pendapatan rakyat, dan manfaat sosial dan ekonomi yang diterima oleh masyarakat pedalaman Kabupaten Maybrat, yang berlokasi di distrik Ayamaru, Aitinyo dan Aifat. Sampel adalah masyarakat pemilik usaha yang didasarkan pada tingkat homogenitas suku dan pencaharian penduduk, dengan menggunakan teknik *purposive sampling*.

Pengumpulan data dilakukan melalui kuesioner dan *Focus Group Discussion* (FGD), dengan menggunakan analisis deskriptif, uji beda rata – rata pendapatan dan analisis SEM. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa berdampak positif dan signifikan terhadap perubahan pendapatan usaha ekonomi masyarakat, serta berdampak sosial lebih besar dari pada dampak ekonomi hal ini terbukti dari nilai *loading factor*.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi Dan Waktu Penelitian

Penelitian ini berlokasi di Desa Passo Kecamatan Baguala Kota Ambon Provinsi Maluku Khususnya pada kawasan terminal Baru Transit Passo. Pemilihan lokasi ini didasarkan pada pertimbangan bahwa pentingnya lokasi tersebut untuk masa kini dan masa yang akan datang sebagai kawasan terminal yang penting dalam mendukung pergerakan ekonomi di provinsi Maluku dan khususnya di kota Ambon, sebab terminal ini umumnya menalayani pengangkutan barang dan jasa antar kabupaten dari kawasan pusat ke daerah – daerah atau antar pulau di Maluku. Waktu penelitian berlangsung kurang lebih 2 bulan.

B. Jenis Penelitian

Jenis Penelitian ini berdasarkan rumusan masalah serta tujuan penelitian yaitu sifatnya deskriptif kuantitatif atau penelitian terapan yang didalamnya mencakup penelitian survey, penelitian survey merupakan penelitian yang mengambil sampel dari satu sumberi dan menggunakan kousioner sebagai alat pengumpul data yag pokok, teknik ini digunakan untuk mengamati secara langsung objek penelitian dilapangan. Penelitian deskriptif tidak terbatas hanya sampai pengumpulan dan penyusunan data namun meliputi analisisdan interpretasi data itu sendiri.

C Jenis Dan Sumber Data

Penelitian ini membutuhkan berbagai data, baik data primer maupun data sekunder, sehingga ditentukan data yang akan dibutuhkan. Data Primer dan Data Sekunder merupakan sumber-sumber data informasi yang dikumpulkan untuk menjadi dasar kesimpulan dari sebuah penelitian. Meskipun pada hakikatnya pengertian keduanya sama-sama merupakan sumber data, namun berbeda cara memperolehnya. Untuk itu metode pengumpulan data harus sesuai dengan penelitian yang sedang dilakukan, apakah menggunakan data primer atau sekunder. dari data sekunder cara memperolehnya dari instansi – instansi terkait dengan data tersebut sedangkan data primer adalah data yang di ambil melalui survey secara langsung. Berikut jenis data dan sumbernya untuk sebagai bahan penelitian :

1. Data Populasi Penelitian

Populasi yang dimaksudkan di sini adalah himpunan individu atau objek yang banyaknya terbatas maupun tidak terbatas. Dalam penelitian ini yang menjadi populasi sumber data adalah sebagai berikut :

- a. Populasi Wilayah, yaitu seluruh daerah yang masuk dalam kawasan administrasi kecamatan baguala yang terdapat 5 desa dimana lokasi penelitian berada pada kecamatan tersebut.
- b. Populasi Penduduk, yaitu seluruh penduduk yang memiliki mata pencaharian dilokasi kawasan penelitian yaitu di kawasan terminal transit passo kota

Ambon. Data - data tersebut bisa didapatkan melalui data sekunder atau data yang melalui instansi – instansi terkait seperti kantor BPS kota Ambon

2. Data Sarana Dan Prasarana Terminal

Sarana dan prasarana terminal yang menjadi jenis data yaitu hal – hal yang berkaitan dengan penunjang pergerakan kelancaran aktifitas pada terminal untuk mendorong kegiatan ekonomi masyarakat di sekitar. Berikut jenis – jenis datanya :

a. Prasarana Terminal

Jenis – jenis data yang masuk kebutuhan data untuk penelitian ini dalam prasarana terminal yaitu fasilitas penunjang dalam terminal seperti:

-) Jumlah Bangunan Penunjang Terminal
-) Jumlah Kios – kios
-) Jumlah warung – warung makan
-) Jumlah toko – toko yang berada disekitaran terminal
-) Jumlah lapak – lapak jualan

b. Sarana Terminal

Data prasarana yang dimaksud adalah jumlah angkutan – angkutan yang beroperasi di kawasan terminal baik yang beroperasi untuk pelayanan dalam kota sampai dengan angkutan yang melayani antar kabupaten baik pelayanan barang dan penumpang serta jenis – jenis

kendaraan yang beroperasi di diterminal tersebut berdasarkan klasifikasi kendaraannya.

3. Aktifitas Dan Operasional Terminal

Secara umum terminal merupakan suatu titik simpul dan berbagai moda angkutan, sebagai titik perpindahan penumpang dan berbagai moda ke suatu moda, juga merupakan suatu titik tujuan atau titik akhir orang setelah turun melanjutkan berjalan kaki ke tempat bekerja, rumah atau pasar. Dengan kata lain terminal merupakan suatu titik henti perjalanan.

Aktifitas kegiatan dan operasional terminal menjadi sumber data untuk sumber data yang diperlukan selain data sarana an prasarana di terminal yang menjadi lokasi penelitian. Berikut data yang diperlukan :

a. Laju aktifitas Pelayanan Transportasi

Data yang dibutuhkan adalah pergerakan moda transportasi adalah masuk dan keluarnya mobil untuk melayani penumpang barang maupun orang setiap harinya yang melayani dalam angkutan didalam kota maupun aktifitas pelayanan angkutan ke wilayah kabupaten – kabupaten disekitarnya.

b. Jangkauan Operasional

Data yang butuhkan untuk melihat jangkauan operasional terminal yaitu melalui data lokasi terminal, arah pergerakan pelayanan dalam kota

dan jangkauan wilayah terminal dalam pelayanan angkutan dari dan menuju terminal ke wilayah luar kota Ambon.

c. Proses Pelayanan Pengangkutan Barang

Operasional terminal dalam melayani proses pengangkutan barang maupun orang mulai dari masuk terminal sampai proses pengangkutan barang menuju lokasi. Pelayanan meliputi angkutan dalam kota dan angkutan barang dan orang menuju keluar kota Ambon.

Data untuk analisis pengaruh daei terminal transit passo ini berupa data ekonomi atau data PDRB yang masuk dalam jenis data sekunder dan primer dimana jenis data ini bisa didapatkan melaui survey lapangan berupa wawancara, opservasi dan data sekunder bisa didapatkan pada isntansi terkait seperti badan pusat statistic (BPS).

D. Teknik Pengumpulan Data

Untuk dapat memperoleh data yang diharapkan agar dapat menunjang kegiatan penelitian yang dilakukan, maka harus melakukan pengumpulan data dengan teknik sebagai berikut :

1. Observasi Lapangan

Teknik observasi lapangan dilakukan untuk mendapatkan data yang aktual dan langsung dengan melakukan pengamatan dan pencatatan secara sistematif terhadap gejala atau fenomena yang ada pada objek penelitian. Selain itu observasi lapangan dilakukan untuk mengobservasi lokasi, baik kondisi fisik

maupun keadaan masyarakat daerah penelitian dengan terjun langsung kelapangan. Teknik ini digunakan untuk mengamati secara langsung aktivitas masyarakat dilapangan.

2. Kuesioner

Melalui kuesioner untuk dapat mengukur persertif dan sifat masyarakat. Dilakukan dengan mengajukan lembaran kuesioner yang berisi pertanyaan kepada responden. Daftar pertanyaan tersebut bersifat tertutup, maksudnya jawaban alternatif telah disediakan kecuali daftar pertanyaan mengenai identitas responden bersifat terbuka.

Angket yang dilakukan mengenai skala sikap yang mengacu kepada parameter skala likert. Pilihan jawaban dikategorikan sebagai suatu pernyataan sikap SS (Sangat Setuju), S (Setuju), TS (Tidak Setuju), dan STS (Sangat Tidak Setuju). Angket ini diberikan setelah keseluruhan tahapan pelaksanaan selesai dilakukan.

3. Wawancara

Teknik wawancara digunakan untuk memperoleh data atau informasi langsung dari narasumber mengenai berbagai hal yang berhubungan dengan masalah penelitian. Informasi diperoleh dengan cara bertanta langsung kepada responden, pemuka masyarakat, angket atau kuesioner.

Teknik pengumpulan data ini dilakukan terlebih terlebih dahulu membuat instrumennya. Pedoman wawancara yang berisi sejumlah pertanyaan yang

harus diisi oleh responden ini, merupakan salah satu sumber data utama dalam penelitian ini. Informasi yang dapat berupa keterangan pribadi dan pandangan pribadi dari responden bersangkutan terkait masalah yang dibahas.

4. Study Dokumentasi

Studi dokumentasi yaitu teknik pengumpulan data dengan melihat berbagai dokumen yang ada di berbagai instansi – instansi atau lembaga – lembaga yang terkait dengan penelitian. Data yang kumpulkan adalah data – data dari lembaga yang berhubungan dengan penelitian seperti BAPPEDA, Kantor Desa, kantor camat, dan instansi lainnya. Studi dokumentasi ini dilakukan untuk mendapatkan data sekunder.

Tabel 3.1: Pasangan Metode Analisis Dengan Alat Analisis Pengumpul Data

No.	Jenis Metode	Alat Analisis
1.	Observasi Lapangan	Wawancara
2.	Kuesioner	Angket
3.	Wawancara	Inventori / Pedoman
4.	Studi Dokumentasi	Lembaran Pengamatan

E. Variabel Penelitian

Variabel dapat diartikan ciri dari individu, objek, gejala, peristiwa yang dapat diukur kuantitati dan kualitatif. Variable dipakai dalam proses identifikasi, ditentukan berdasarkan kajian teori yang dipakai. Semakin sederhana suatu rancangan penelitian semakin sedikit variable penelitian yang digunakan. Adapun variable yang digunakan dalam penelitian ini yaitu :

Tabel .3.2 : Variabel Penelitian Rumusan Masalah Pertama

Variabel Penelitian	Indikator
Pekerjaan	<ul style="list-style-type: none">) Jenis Jenis Usaha Barang Dan Jasa sebelum dan setelah adanya terminal) Pengaruh Terminal pada pekerjaan masyarakat) Peluang Usaha
Pendapatan	<ul style="list-style-type: none">) Tingkat Kesejahteraan) Pertumbuhan Ekonomi Masyarakat) Kondisi pendapatan

F. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang dipakai dalam penelitian ini dilakukan untuk kemungkinan dapat menjawab rumusan masalah yang ada sehingga antara teknik analisis yang ada harus saling menunjang terutama dari segi outputnya.

1. Teknik Penarikan Sampel

Petanyaan dalam seingkali diajukan dalam metode pengambilan sampel adalah beberapa jumlah sampel yang dibutuhkan dalam penelitian. Sampel yang terlalu kecil dapat menyebabkan penelitian tidak dapat menggambarkan kondisi populasi yang sesungguhnya. Sebaliknya, sampel yang terlalu besar dapat mengakibatkan pemborosan biaya penelitian.

Pengambilan sampel untuk analisis di gunakan metode penarikan sampel dari slovin dengan rumus sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Diaman

n : jumlah Sampel

N : Jumlah Populasi

e : batas toleransi kesalahan

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

$$= \frac{2}{1 + 2 \cdot 0,1^2}$$

$$= \frac{2}{1 + 2 \cdot 0,0}$$

$$= \frac{2}{2 \cdot 9} = 99,99 = 100$$

2. Teknik analisis data untuk rumusan masalah yang pertama:

- a. Menunggunakan analisis skala likert, analisis skala likert digunakan untuk mengungkap sikap, pendapat dan prespektif seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Dalam penelitian ini skala likert digunakan untuk mengukur sikap prespektif masyarakat tentang mata pencaharian yang sedang dilakukan.

Menganalisa suatu masalah dengan menggunakan metode deskriptip kuantitatif. Dijelaskan atas kuesioner memiliki bobot dan penilaian yang dapat menentukan interval kelas. Dalam skala likert,bobot dan penilaian dibagi ke dalam lima kelas sebagai berikut :

Tabel:3.3 Bobot dan Penilaian dalam skala likert

Skala Pembobotan	Penilaian
4	Sangat Setuju
3	Setuju
2	Tidak Setuju
1	Sangat Tidak Setuju

Sumber : Wikipedia.com

Kuesioner yang akan disebar sebanyak 100 responden sesuai penarikan sampel yang telah dilakukan, kemudian diolah dengan perhitungan sebagai berikut :

$$\text{Bobot} \times \text{Penilaian} = \text{Total Kumulatif Nilai Akhir}$$

Pengumpulan data analisis skala liker dilakukan dengan metode kuesioner, dengan pertanyaan – pertanyaan dari dua variabel dan masing – masing memiliki 3 poin. Dalam kuesioner terdapat 6 poin yang akan menjadi pertanyaan inti dengan pilihan jawaban SS, S, ST, dan STS.

Tabel: 3.4 Frekuensi Pembobotan

No.	Jawaban	Keterangan
1.	0% – 25%	Sangat Lemah (tidak setuju, dan buruk)
2.	26% - 50%	Lemah (Tidak setuju dan kurang baik)
3.	51% - 75%	Kuat (Setuju dan lumayan Baik)
4.	76% - 100%	Sangat Kuat (setuju dan sangat baik)

Dari hasil jumlah perhitungan nantinya akan di dapatkan jumlah angka dari hasil kuesioner dan kemudian di kalikan dengan angka poin jawaban yang tertinggi yaitu sebagai berikut :

Tabel: 3.5. Nilai Jawaban Kuesioner

No.	Pilihan Jawaban	Keterangan	Nilai Dimiliki
1	SS	Sangat Setuju	4 (400)
2	S	Setuju	3 (300)
3	TS	Tidak Setuju	2 (200)
4	STS	Sangat Tidak Setuju	1 (100)

Hasil yang di dapatkan setelah kemudian di bagikan dengan jumlah pilihan jawaban terbanyak yang memiliki nilai tertinggi dan memiliki skor yang telah di tetapkan pada table di atas. Hasil pembagian kemudian di carilah presentasi dari frekuensi pembobotan untuk penilaian akhir dengan cara kalikan dengan 100% untuk menentukan hasilnya.

3. Tenik Analisi Untuk Rumusan Masalah Yang Kedua

Dalam menganalisis masalah yang kedua yaitu bagaimana arahan pengembangan terminal sebagai simpul pergerakan di kota Ambon akan dgunakan analisis SWOT. Penjelasan mengenai analisis SWOT ini adalah instrument yangdigunakan untuk melakukan analisis strategi. Menurut Robert Simbolon, (1999), analisis SWOT merupakan suatu alat yang efektif dalam mebantu mengstrukturkan masalah, terutama dengan menggunakan analisis atas lingkungan strategis, yang lazim disebut sebagai lingkungan internal dan lingkungan eksternal.

Dalam lingkungan internal dan eksternal ini pada dasarnya terdapat empat unsur yang selalu dimiliki dan dihadapi, yaitu secara internal memiliki

sejumlah kekuatan – kekuatan dan kelemahan – kelemahan, dan secara eksternal akan berhadapan dengan berbagai peluang – peluang dan ancaman – ancaman.

SWOT merupakan singkatan dari Strength (kekuatan – kekuatan), weaknesses (kelemahan – kelemahan). Opportunities (peluang – peluang) dan threats (ancaman – ancaman). Pengertian – pengertian kekuatan, peluang dan ancaman dalam analisis SWOT adalah sebagai berikut :

a. Kekuatan (Strength)

Kekuatan adalah sumber daya, keterampilan atau keunggulan lain relative terhadap pesaing dan kekuatan dari pasar atau perusahaan (Amin W.T,1994:74)

b. Kelemahan (weaksnesses)

Kelemahan adalah keterbatasan/kekurangan dalam sumber daya alam, keterampilan dan kemampuan yang secara serius menghalangi kinerja efektif suatu perusahaan (Amn W.T,1994:75)

c. Peluang (opportunities)

Peluang adalah situasi atau kecenderungan utama yang menguntungkan dalam lingkungan perushaaan (Amin W.T,1994:74)

d. Ancaman (threats)

Ancaman adalah situasi atau kecenderungan utama yang tidak menguntungkan dalam lingkungan perusahaan (Amin W.T, 1994:74)

1) Matriks Analisis SWOT

Matriks analisis SWOT matrik yang menginteraksikan factor strategis internal dan eksternal. Matriks dapat menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman yang dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimiliki.

Hasil dari interaksi factor strategis internal dengan eksternal menghasilkan alternatif –m alternatif strategi. Matrik SWOT menggambarkan berbagai alternatif strategi yang dapat dilakukan hasil analisis.

SWOT (Purnomp, Zulkiflimansyah, 1996:87). Strategi SO adalah strategi yang digunakan dengan memanfaatkan atau mengoptimalkan kekuatan yang untuk memanfaatkan berbagai peluang yang ada. Sedangkan strategi WO adalah strategi yang digunakan seoptimal mungkin untuk mengurangi berbagai ancaman. Strategi ST adalah strategi yang digunakan dengan memanfaatkan atau mengoptimalkan kekuatan untuk mengurangi berbagai ancaman. Strategi WT strategi yang digunakan untuk mengurangi kelemahan dalam rangka meminimalisir atau menghindari ancaman. Model matriks analisis SWOT dapat digambarkan sebagai berikut :

Tabel 3.6. Analisis SWOT

Eksternal / Internal	Kekuatan (S)	Kelemahha (W)
Peluang (O)	Strategi SO Strategi yang menggunakan kekuatan dan memanfaatkan peluang	Strategi yang meminimalkan kelemahan dan memanfaatkan peluang
	Strategi ST	Strategi WT
Ancaman (T)	Strategi yang menggunakan kekuatan dan mengatasi ancaman	Strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindarinancaman

2) Alternatif Strategi

Alternatif Strategi adalah hasil matrik analisis SWOT yang menghasilkan minimal strategi SO,WO,ST,WT. alternative strategi yang menghasilkan minimal 4 buah strategi sebagai hasil dari analisis natriks SWOT. Menurut Freddy Rangkuti (2001:31-32) strategi yang dihasilkan adalah sebagai berikut :

- a) Strategi SO : strategi ini dibuat berdasarkan dalam pikiran memanfaatkan seluruh kekuatan untuk merebut dan memanfaatkan peluang sebesar – besarnya.
- b) Strategi ST : Strategi ini adalah strategi dalam menggunakan kekuatan yang dimiliki untuk megatasi ancaman.
- c) Strategi WO : strategi ini diterapkan berdasarkan pemanfaatan peluang yang ada dengan cara meminimalkan kelemahan yang ada.

- d) Strategi WT : strategi ini didasarkan pada kegiatan usaha meminimalkan kelemahan yang ada serta menghindari ancaman.

Analisis SWOT merupakan suatu alat yang efektif dalam membantu menstrukturkan masalah, terutama dengan melakukan analisis lingkungan strategi, yang lazim disebut sebagai lingkungan internal dan lingkungan eksternal. Dalam lingkungan tersebut pada dasarnya terdapat 4 unsur yang selalu dimiliki dan dihadapi, secara internal sejumlah kekuatan (strengths) atau sumber daya, keterampilan atau keunggulan lain relative terhadap pesaing yang berasal dari dalam dan kelemahan atau keterbatasan – keterbatasan dalam sumber daya alam, keterampilan dan kemampuan yang secara serius menghadapi dengan berbagai peluang – peluang atau situasi tanda atau kecenderungan utama yang menguntungkan yang berasal dari luar, dan ancaman – ancaman situasi atau kecenderungan utama yang tidak menguntungkan yang berasal dari luar.

G. .Defenisi Operasional

Untuk memudahkan pembahasan dan sekaligus menyamakan persepsi dengan pihak lain maka defenisi operasional yang dianggap penting adalah :

1. Dampak adalah akibat dari perubahan fisik dan non fisik di wilayah yang ditimbulkan oleh keberadaan sesuatu yang ada di wilayah tersebut.
2. Terminal adalah salah satu komponen dari sistem transportasi yang mempunyai fungsi utama sebagai tempat pemberhentian sementara kendaraan

umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang hingga sampai ke tujuan akhir suatu perjalanan, juga sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus angkutan penumpang dan barang, disamping juga berfungsi untuk melancarkan arus angkutan penumpang atau barang.

3. Perkembangan Wilayah adalah suatu proses yang dinamis dalam meberdayakan sumber daya yang ada pada ruang guna mencapai hasil yang dinamis
4. Transportasi adalah usaha memindahkan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain.
5. Angkutan adalah sebagai moda untuk menghubungkan dan memindahkan barang atau penumpang dari daerah asal ke daerah tujuan begitu juga sebaliknya.
6. Pembangunan Ekonomi Wilayah

Pembangunan ekonomi adalah suatu proses kenaikan pendapatan total dan pendapatan perkapita dengan memperhitungkan adanya perrtambahan penduduk disertai dengan perubahan fundamental dalam struktur ekonomi suatu Negara dan peemrataan pendapartan bagi penduduk suatu Negara

7. Pekerjaan

Pekerjaan adalah suatu hubungan yang melibatkan dua pihak antara perusahaan dengan para pekerja atau karyawan para pekerja akan

mendapatkan gaji sebagai balas jasa dari pihak perusahaan dan jumlahnya tergantung dari jenis profesi yang dilakukan.

8. Pendapatan

Pendapatan adalah seluruh penerimaan baik berupa uang maupun berupa barang yang berasal dari pihak lain maupun hasil industri yang dinilai atas dasar sejumlah uang dari harta yang berlaku saat itu. Pendapatan merupakan sumber penghasilan seseorang untuk memenuhi kebutuhan sehari – hari dan sangat penting artinya bagi kelangsungan hidup dan penghidupan seseorang secara langsung maupun tidak langsung

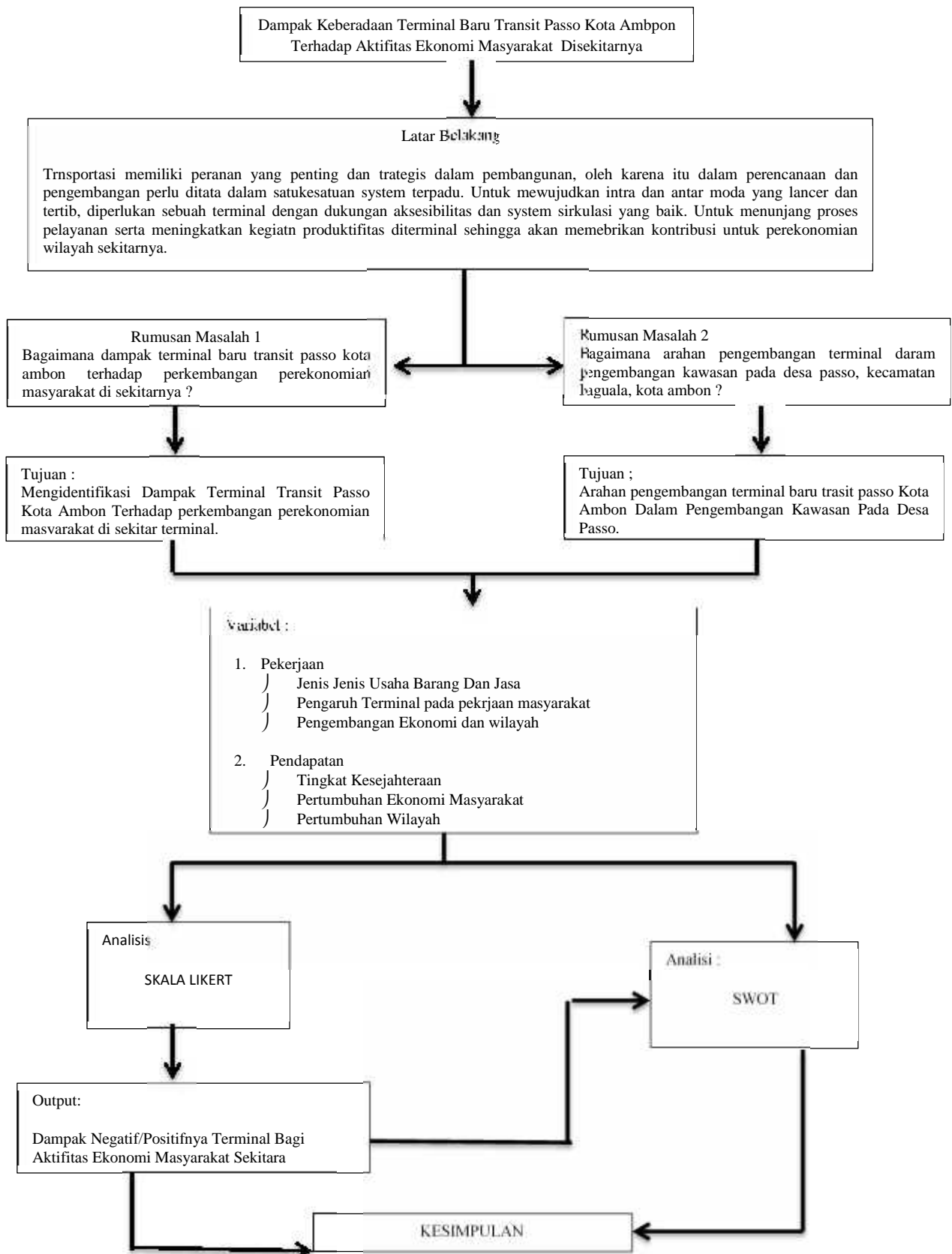
9. Ekonomi Masyarakat

Perekonomian masyarakat adalah perekonomian yang diselenggarakan oleh masyarakat. Perekonomian yang diselenggarakan oleh masyarakat adalah perekonomian nasional yang berakar pada potensi dan kekuatan masyarakat secara luas untuk menjalankan roda perekonomian mereka sendiri.

10. Skala Likert

analisis skala likert digunakan untuk mengungkap sikap, pendapat dan perspektif seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Dalam penelitian ini skala likert digunakan untuk mengukur sikap perspektif masyarakat tentang mata pencaharian yang sedang dilakukan.

H. Kerangka Penelitian



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Wilayah Kota Ambon

1. Kondisi Fisik Dasar

Gambaran kondisi fisik dasar suatu wilayah dapat memberikan gambaran umum dalam melakukan suatu penelitian, sehingga penelitian yang dilakukan dapat berdayaguna. Apapun kondisi fisik dasar yang di maksud adalah telak geografis, administrasi, topografi, hidrologi, ketinggian, jenis tanah, iklim dan curah hujan, geologi serta penggunaan lahan.

a. Letak Geografis dan Administrasi

Secara georgrafis Kota Ambon terletak antara 3°-4° Lintang Selatan dan 128° – 129° bujur timur. Dengan batas wilayah administrasi Kota Ambon adalah :

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Leihitu Kabupaten Maluku Tengah
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Laut Banda
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Salahutu Kabupaten Maluku Tengah
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Leihitu Barat Kabupaten Maluku Tengah

Secara administratif, Kota Ambon terdiri dari 5 kecamatan yang dari sebelumnya 3 kecamatan, yang membawahi 20 kelurahan dan 20 desa/negeri dan kelurahan serta luas setiap kecamatan adalah pada table berikut :

Tabel 4.1.Luas Wilayah masing – masing kecamatan

No.	Kecamatan	Ibukota	Jumlah Desa/Kelurahan		Luas Wilayah Daratan (Km ²)
			Desa/Negeri	Keluruahan	
1.	Nusaniwe	Amahusu	5	8	88,35
2.	Sirimau	Karang Panjang	4	10	86,82
3.	T.A Baguala	Passo	6	1	40,11
4.	Leitimur Selatan	Leahari	8	-	50,50
5.	Teluk Ambon	Wayame	7	1	93,67
Kota Ambon			30	20	359,45

Sumber: Kota Ambon Dalam Angka, 2016

Dari table tersebut Kota Ambon memiliki 5 kecamatan, kecamatan yang menjadi pusat di Kota Ambon adalah kecamatan sirimau yang memiliki 4 desa dan 10 kelurahan dengan luas wilayahnya 86,82 km². Kecamatan yang paling luas di kota Ambon adalah kecamatan Teluk Ambon dengan ibukota kecamatan yaitu wayame yang terdiri dari 7 desa/negeri dan 1 kelurahan dengan luas wilayah 93,67 Km² dan kecamatan yang memiliki luas wilayah yang paling kecil yaitu pada kecamatan Teluk Ambon Baguala Atau T.A Baguala dengan memiliki 6 desa/negeri dan 1 kelurahan yaitu dengan luas wilayahnya 20,11 km².

Berikut table yang menjelaskan mengenai jarak dari ibu kota kecamatan ke ibu kota kota Ambon yang berlokasi pada Kecamatan Sirimau.

Tabel 4.2. Jarak Ibu Kota Kecamatan Ke Ibu Kota Ambon.

No.	Ibu Kota Kecamatan	Ibukota kota Ambon	Jarak (Km ²)
1.	Amahusu	Ambon	9,00
2.	Karang Panjang	Ambon	2,80
3.	Wayame	Ambon	24,00
4.	Passo	Ambon	12,00
5.	Leahari	Ambon	26,00

Sumber: Kota Ambon Dalam Angka, 2016

b. Topografi

Pulau Ambon dimana terletak kota Ambon berada adalah bagian dari kepulauan Maluku yang merupakan pulau – pulau busur vulkanis, sehingga secara umum kota Ambon memiliki wilayah yang sebagian besar terdiri dari daerah berbukit dan berlereng terjal dengan luas kurang lebih 186,90 km². Sebesar 73% dari luas wilayahnya dapat dikategorikan berlereng terjal, dengan kemiringan di atas 20% hanya 17% dari wilayah daratannya yang dapat diklasifikasikan datar atau landai dengan kemiringan kurang dari 20%. Keadaan topografi kota Ambon secara umum dapat dikelompokkan sebagai berikut:

- Topografi relatif datar dengan ketinggian 0 – 100 terdapat di kawasan sepanjang pantai dengan radius antara 0 – 300 meter dari garis pantai.
- topografi landai sampai miring dengan ketinggian 0 – 100 meter dan kemiringan 10 – 20% terdapat pada kawasan yang lebih jauh dari garis pantai (100 meter kearah daratan).

- topografi bergelombang dan berbukit terjal dengan ketinggian 0 – 100 meter dan kemiringan 20 – 30% terdapat pada kawasan berbukit.
- topografi terjal dengan ketinggian > 100 meter dan kemiringan > 30% terdapat pada kawasan pegunungan.

c. Iklim Dan Cuaca

Iklim di Kota Ambona adalah iklim laut tropis dan iklim musim, karena letak pulau ambon dikelilingi oleh laut. Oleh Karen aitu iklim disini sangat dipengaruhi oleh lautan dan berlangsung bersamaan dengan iklim musim, yaitu musim barat atau timur dan muism timur atau tenggara. Pergantian musim selalu diselingi oleh musim pancaroba yang merupakan transisi dari dari kedua musim tersebut. Musim barat umunya berlangsung dari bulan desember sampai dengan maret, sedangkan bulan april merupakan masa transisi kemusim timur yang berlangsung dari bulan mei sampai dengan bulan oktober disusul oleh masa pancaroba pada bulan nopember yang berlangsung transisi ke musim barat.

d. Kondisi Geologi

Pulau Ambon merupakan bagian dari busur banda, yang merupakan bagian dari busur vulcano – plutonic dari system pengangkatan daratan yang dimulai dari pegunungan Himalaya melalui andanan lepas pulau sumatera, selatan pulau jawa, dan pulau – pulau nusa tenggaa yang berakhir pada utara pulau seram.

Satuan batuan di pulau ambon terdiri dari batuan gamping, terumbu, batuan gunung api ambon, batuan granit, batuan ultra basah, tanah berbatu, dan tanah lempung. Satuan batuan gamping terumbu membentang dari barat daya ke tengah, mulai dari kelurahan bneteng sampai ke kelurahan Uritetu, juga terdapat dibagian timur laut dibagian kelurahan pandan kasturi dan desa batumerah, satuan batuan ultra basah menyebar pada bagian timur laut, yaitu pada kelurahan rijali, karang panjang dan desa batu merah. Satuan tanah lempung menyebar dibagian tenggara, yaitu dikelurahan Batu Gajah, Batu Meja, Dan Kayu Putih.

2. Kependudukan.

Keadaan demografi dan kependudukan di Kota Ambon Provinsi Maluku menunjukkan kenaikan angka hasil catatan registrasi PDRB Biro pusat statistis menunjukkan bahwa Kota Ambon saat ini dihuni oleh kurang lebih 411.617 jiwa jika dibandingkan dengan penduduk tahun sebelumnya persentase peningkatan yang terjadi adalah sebesar 4,10%. Penduduk terbanyak terdapat pada kecamatan Sirimau dengan jumlah penduduk sekitar 174.045 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 2.005 jiwa per Km^2 . sementara itu jumlah penduduk yang paling jarang terdapat pada kecamatan Leitimur Selatan dengan tingkat kepadatan penduduk yang hanya sebesar 231 jiwa per Km^2 .

Secara keseluruhan jumlah penduduk yang berjenis kelamin laki laki dan jumlah penduduk yang berjenis kelamin perempuan hampir sama jumlahnya yaitu perbedaan jumlahnya sangat tidak jauh yaitu banyaknya jenis kelamin laki – laki sekitar 205.684 jiwa dan jumlah penduduk yang berjenis kelamin perempuan sekitar 205.933 jiwa perbedaan persentasenya yaitu jenis kelamin laki – laki 49,97% sedangkan jenis kelamin perempuan 50,03%.

Secara umur produktif atau penduduk kota Ambon yang masuk dalam kategori usia produktif untuk bekerja yaitu di atas 15 tahun. Jumlah penduduk Kota Ambon yang masuk dalam kategori penduduk usia kerja yaitu sebesar 302.336 jiwa dan dimana sebanyak 181.954 jiwa yang merupakan angkatan kerja. Proporsi kenaikan angkatan kerja mengalami sedikit kenaikan dari tahun sebelumnya yaitu dari 84,42% menjadi 84,54% dari jumlah angkatan kerja. tenaga kerja berjenis kelamin laki – laki mendominasi bursa tenaga kerja di kota Ambon yaitu sekitar 58,01%.

3. Potensi Ekonomi

a. Perikanan

Sebagai kota yang dikelilingi oleh lautan, sektor perikanan menjadi salah satu sektor unggulan di Kota Ambon. kelimpahan stok ikan pelagis di Kota Ambon sejak tahun 2011 sampai tahun 2015 dimana pada tahun 2015 adalah sebesar 2.102 ton/bulan. Dengan potensi lestari mencapai 1.045,7 ton/bulan. Pemanfaatannya mencapai 404,39 ton/bulan atau 38,68 dari potensi lestari.

Dengan demikian peluang pemanfaatan ikan pelagis diperairan Kota Ambon adalah 768,60 ton/bulan dari potensi lestari dan jumlah tersebut lebih tinggi dari jumlah sebelumnya.

b. Pariwisata

Potensi wisata di Kota Ambon didominasi oleh jenis wisata bahari dan menjadi salah satu potensi unggulannya sebaga usaha jasa pariwisata yang maju. Dengan kota Ambon adalah kota pesisir yang terkenal dengan keindahan teluknya. Kota Ambon memiliki pariwisata pantai, bahari, budaya, darat sampai religious. Dengan potensinya yang besar tersebut yang menarik sehingga menjadi perhatian wisatawan baik local maupun mancanegara. Saat ini Kota Ambon telah memiliki 71 objek wisata yang tersebar di 5 kecamatan diantaranya 34 objek wisata alam laut. Wisata alam darat kota Ambon memiliki 13 objek yang begitu indah dan lain – lainnya.

c. Perkebunan

Produk pertanian yang dimiliki oleh Kota Ambon tanaman perkemunan, yaitu beberaoa komoditas yang memilki propspek untuk menarik investasi dapat dikembangkan. Beberapa jenis komoditas perkebunan produksi tanaman perkebunan yang besar adalah kelapa (kopra), pala, cengkeh dan lain – lain.

d. Peternakan

Potensi ternak besar di Kota Ambon adalah sapi, kambing, dan ayam. Potensi ternak yng diusahakan selama tahun 2008 terdiri dari ternak besar yaitu : 640 ekor, kerbau 61 ekor, sedangkan untuk ternak kecil yaitu kambing 853 ekor, babi 1.883 ekor. Untuk jenis unggas yaitu itik 890 ekor dan ayam 66.848 ekor. Bila dibandingkan dengan semakin tingginya kebutuhan konsumsi masyarakat terhadap daging setiap tahun, maka sangat terbuka peluang investasi untuk mengembangkan sector peternakan kota Ambon.

e. Industri

Perusahaan atau industry dan industry rumah tangga di kota Ambon tercatat sebanyak 3.150 unit dengan 7.470 tenaga kerja dan nilai investasi sebesar 89,72 miliar rupiah, baik jumlah tenaga kerja dan nilai investasi meningkat masing – masing 258,96 dan 131,48 dari keadaan pada tahun sebelumnya.

f. Perdagangan

Perdagangan merupakan salah satu sector yang berperan penting bagi perekonomian di Kota Ambon, terbukti pada tahun 2015 sektor perdagangan besar dan eceran bersama – sama reparasi mobil dan motor menyumbang sebanyak 20% terhadap PDRB Kota Ambon atas dasar harga berlaku. Kebutuhan akan jasa keuangan koperasi sebagai unit usaha kecil

dan menengah semakin meningkat. Di kota Ambon sampai tahun 2015 tercatat sebanyak 720 unit koperasi 16 diantaranya adalah koperasi unit desa \. Untuk KUD memiliki anggota sebanyak 2.690 orang sedangkan unit non KUD beranggotakan 49,836 orang.

4. Pendapatan Regional Kota Ambon.

Pendapatan Domestik Regional Bruto Kota Ambon atas dasar harga konstans secara bertahap mengalami peningkatan. Pada tahun 2015 jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya PDRB atas dasar harga berlaku meningkat sebesar 11,18% dan sebesar 6,30% untuk PDRB atas dasar harga konstan. Nilai PDBR atas dasar harga berlaku untuk kota Ambon tahun 2015 sebesar 11,05 trilyun rupiah, sedangkan PDRB atas dasar harga konstan 2010 sebesar 8,19 trilyun rupiah dengan laju pertumbuhan ekonomi kota Ambon tahun 2015 adalah sebesar 6,30%.

Jika dilihat berdasarkan harga berlaku, maka kontribusi terbesar diberikan oleh sector administrasi pemerintahan, pertahanan dan jaminan sosial wajib sebesar 25,27%, diikuti oleh sector perdagangan besar dan eceran, reparsi mobil dan sepeda motor sebesar 20,00% dan sektor transportasi dan pergudangan sebesar 11,16%, keadaan yang sama jika diamati berdasarkan harga konstan, diaman sektor administrasi pemerintahan, pertahanan, dan jaminan sosial wajib merupakan pemberi kontribusi terbesar yaitu 22,22%

diikuti oleh sektor perdagangan besar dan eceran, reparasi mobil dan motor, 21,94% dan diikuti sektor transportasi dan pergudangan sebesar 10,62%

.dari duapuluh sektor ekonomi yang ada, seluruhnya menghasilkan pertumbuhan yang positif bagi PDRB Kota Ambon tahun 2015. Untuk PDBR atas dasar berlaku, pertumbuhan tertinggi dihasilkan oleh sektor penyediaan akomodasi dan makan minum yaitu sebesar 8,94%, sementara yang terkecil yaitu sektor pengadaan listrik dan gas yaitu sebesar 0,12%. Begitu pula PDRB atas dasar harga konstan, pertumbuhan tertinggi dihasilkan oleh dari sektor perdagangan listrik dan gas sebesar 30,54% dan yang terendah adalah sektor jasa kesehatan kegiatan sosial sebesar 2,12%.

Tabel . Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha Di Kota Ambon 2011 – 2015.

Tabel.4.3. Tabel PDRB Kota Ambon

No	Lapangan Usaha	2011	2012	2013	2014	2015
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
1	Pertanian	424.437,35	472.521,79	519.389,76	580.616,17	566.959,73
2	Pertambangan dan penggalan	17.51,44	20.559,61	23.732,25	29.287,78	33.089,32
3	Industri pengolahan	270.358,77	308.037,88	344.335,99	382.849,44	422.506,72
4	Pengadaan listrik dan gas	8.705,40	9.278,58	9.054,60	12.334,32	15.799,48
5	Air bersih,sampah limbah.	68.506,66	74.983,12	79.332,54	87.633,32	91.965,75
6	konstruksi	313.352,26	372,119.08	430.813,19	502.906,13	549.203,56
7	Perdagangan besar dan	1.394.158,45	1.562.568,21	1.782.890,53	1.944.073,65	2.209.993,56

No	Lapangan Usaha	2011	2012	2013	2014	2015
	eceran					
8	Transportasi dan pergudangan	719.579,78	965.766,72	965.766,72	1.130.684,22	1.233.418,53
9	Akomodasi dan makan minum	210.46,69	255.322,15	297.426,94	326.300,69	367.034,07
10	Infomasi dan komunikasi	535.741,26	574.855,08	604.728,08	668.658,86	750.852,57
11	Jasa keuangan dan asuransi	441.273,79	519.253,75	598.910,13	668.094,13	738.182,22
12	Real Astate	25.638,03	27.208,26	29.640,15	33.376,32	34.871,52
13	Jasa perusahaan	137.256,23	159.843,38	182.478,68	206.992,71	229.662,65
14	Administras pemerintah, pertahanan dan jaminan jasa sosial	1.620.153,62	1.981.328,97	2.212.014,47	2.505.003,12	2.844.768,43
15	Jasa pendidikan	369.853,07	416.460,50	454.620,65	545.243,31	619.531,78
16	Jasa kesehatan	85.798,97	96.577,71	105.829,73	112.828,21	120.864,36
17	Jasa lainnya	513.069,93	163.227,57	182.051,84	201.128,97	220.752,33
18	Total	6.795.892,08	7.839.707,29	823.016,26	9.938.011,411	49.442,91

B. Gambaran Khusus Lokasi Terminal Baru Transit Passo.

1. Fisik

Terminal Baru Transit Passo Kota Ambon adalah terminal yang di buat oleh pemerintah sebagai kebijakan pemerintah Kota Ambon untuk menekankan tingkat kemacetan dan kepadatan pembangunan di pusat kawasan kota Ambon, sebab dengan ruang yang sudah tidak memungkinkan untuk adanya pembangunan di kawasan pusat kota yaitu pada kecamatan

Sirimaui maka pemerintah membangun terminal baru transit Passo sebagai alternative untuk menekankan masuknya kendaraan umum yang masuk dari berbagai wilayah di luar kota Ambon serta adanya kawasan – kawan hinterland atau kawasan kota – kota baru di sekitar pusat kota Ambon untuk memberikan sumbangsi agar kegiatan masyarakat tidak semuanya berpusat pada satu wilayah. Negeri Passo menjadi lokasi pembangunannya dan menjadi satuan Wilayah Pembangunan II dan menjadi Sentra sekunder I d Kota Ambon. Pembangunan terminal transit passo berada di bagian timur Negeri Passo yaitu tepat di bagian pesisir Teluk Baguala. Berikut aspke fisik dari Negeri Passo :

Negeri Passo adalah salah satu Negeri/desa yang masuk dalam administrasi Kecamatan Teluk Ambon Baguala dengan luar wilayah Negeri Passo itu sendiri adalah 11,38 Km² dari total luas wilayah Kecamatan Teluk Ambon Baguala yaitu 40,11 km² jadi presentase luas wilayah negeri Passo dari luas wilayah kecamatan adalah 22%. Berikut batas – batas admnistrasi Negeri Passo :

-) Sebelah Utara berbatasan langsung dengan desa Hitu dan desa Mamola.
-) Sebelah Selatan berbatasan langsung dengan Desa Hutumuri dan Desa Halong
-) Sebelah Timur berbatasan langsung dengan Desa Suli

) Sebelah Barat berbatasan langsung dengan Kelurahan Lateri dan Desa Negeri Lima

Dari segi demografi Kecamatan Teluk Ambon Baguala, Desa Passo adalah wilayah yang memiliki penduduk lebih banyak dari desa atau keluraha di sekitarnya yaitu dengan jumlah penduduk berjenis kelamin perempuan sebanyak 12.254 jiwa sedangkan yang berjenis kelamin laki – laki yaitu sebanyak 12.433 jiwa dan jumlah keseluruhan penduudk Desa Passo adalah 24.687 jiwa dan kepadatan penduduk Desa Passo yaitu 2169 jiwa /km².

a. Topografi

Kawasan terminal Baru ransit Passo Kota Ambo berada pada wilayah datar pada pesisir kecamatan Baguala dengan kelerengan sekitat 0-2%. Dengan kondisi kawasannya yang datar tersebut sangat berpengaruh baik terhadap pembangunan serta aktifitas masyarakat di kawasan terminal kedepannya.

2. Fasilitas Terminal

a. Ruang Parkir Mobil Angkutan

Ruang parker mobil angkutan yang tersedia untuk sekarang belum terlalu besar sebab pengerjaan terminal yang masih belum rangkum hingga saat ini.

b. Gedung Pertokoan dan pasar

Gedung pertokoan yang berada di dalam kawasan terminal mendukung sangat mendukung aktifitas kegiatan di dalam terminal serta aktifitas

masyarakat untuk menjalankan aktifitas ekonomi di kawasan sekitar terminal, aktifitas tersebut seperti jual beli serta tempat peristirahatan bagi para kontektur dan sopir angkutan mobil yang beropersi baik yang melayani dalam kota maupun luar kota Ambon.

Sebanyak 180 lost toko dan 180 stan meja batu untuk kawasan pasar basah di kawasan terminal transit.

c. Fasilitas Ibadah

Kawasan terminal transit Passo berada pasa kawan yang mayoritas masyarakat beragama kisten maka terdapat 1 bangunan gereja di dalam kawasan terminal transit passo. Dan hanya 1 musholah yang berada di kawasan terminal transit.

d. Fasilitas Kantin

Warung makan yang tersedia di kawasan terminal transit adalah bangunan yang dimiliki oleh masyarakat setempat dengan mennggunakan lahan kosong terminal dan bangunan semi permanen yang dimiliki oleh para pemilik warung. Dengan jumlah warung makan sekitar 10 mampu melayani kebutuhan masyarakat yang beraktifitas dalam kawasa terminal.

e. Pangkalan ojek

Ojek adalah moda transportasi pendukung masyarakat sekitar untuk dapat berpergian keluar dan masuk di kawasan terminal. Baik masyarakat yang datang tiba dari dalam kota mapun luar kota seta masyakarat yang tinggal

di sekitar terminal untuk berpergian ke lokasi yang tidak jauh dari kawasan terminal. Terdapat sedikitnya 3 pangkalan ojek yang melayani disekitar terminal yaitu 1 di dalam terminal, 1 di bagian pintuk terminal dan 1 di bagian keluar terminal.

f. Fasilitas MCK

Toilet yang terdapat di kawasan terminal sangatlah sedikit yaitu sekitar 3 lokasi toilet yang tersebar di kawasan terminal.



Gambar 4.1. Gedung Masjid



Gambar 4.2. Bangunan Pasar



Gambar 4.3. Moda Angkutan Dalam Provinsi



Gamabr 4.4. Pasar Basah



Gambar 4.6. Moda Angkutan Dalam Kota



Gambar 4.7. Fasilitas MCK



Gambar 4.8. Kawasa Terminal

C. Operasional Terinal

Terminal transit passo adalah terminal yang dibangun oleh pemerintah Kota Ambon sebagai terminal transit angkutan moda transportasi yang melayani angkutan ke luar dan masuk ke Kota Ambon untuk batas pelayanannya cukup sampai di terminal transit saja dan tidak bisa masuk ke dalam kota untuk dapat menekankan arus kemacetan di kota. Pelayanan angkutan juga ada rute pelayanan dalam kota yaitu hanya ke terminal mardika di kecamatan sirimau yaitu mobil passo yang melayani rute terminal mardika – terminal transit. Berikut jumla moda

angkutan yang beroperasi di terminal transit passo dan melayani ke wilayah – wilayah dalam provinsi :

Tabel 4.4. Operasional Terminal pelayanan dalam provinsi

No.	Wilayah Tujuan	Kabupaten	Jumlah Moda	Waktu keberangkatan	Tarif Angkutan/orang
1.	Kota Masohi	Maluku Tengah	10	12.00	Rp.110.000
2.	Kota Piru	S.B.B	4	11.00	Rp.75.000
3.	Taniwel	S.B.B	6	11:00	Rp.150.000
4.	Kawa	S.B.B	2	10:00	Rp. 90.000
5.	Waisala	S.B.B	2	10:30	Rp.100.000
6.	Aluni	Maluku Tengah	1	12:20	Rp.100.000
7.	Masika	Maluku Tengah	1	9.40	Rp.120.000
8.	Katapang	S.B.B	2	12:30	Rp. 90.000
9.	Kobisonta	Maluku Tengah	6	12:40	Rp. 250.000
10.	Kota Bula	S.B.T	10	12:00	Rp.250.000
11.	Pasanea	Maluku Tengah	2	11:40	Rp.150.000
12.	Namto	Maluku Tengah	1	10:45	Rp.150.000
13.	Tototolu	S.B.T	2	11:50	Rp.280:000
14.	Sukaraja	Maluku Tengah	1	10:20	Rp.150.000
15.	Tehoru	Maluku Tengah	4	12:40	Rp.150.000
16.	Laimu	Maluku Tengah	1	12:30	Rp.250.000
17.	Werinama	S.B.T	1	13:00	Rp.300.000

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Ambon 2017.

Pelayanan terminal transit Passo yang melayani moda transportasi dalam provinsi yaitu melayani 3 kabupaten yaitu Kabupaten Maluku Tengah dengan jumlah moda 27 buah dengan daerah pelayanannya sebanyak 9 di kabupaten tersebut, pada kabupaten Seram Bagian Barat terdapat 16 moda angkutan dengan pelayanannya menuju 5 wilayah di kabupaten tersebut dan kabupaten Seram Bagian Timur jumlah moda sebanyak 13 buah dengan pelayanannya ke 3 wilayah di kabupaten tersebut.

D. Pengembangan Kawasan Pola Ruang dan Struktur Ruang Passo

Sesuai dengan kebijakan pemerintah Kota Ambon untuk menekankan tingkat kepadatan pembangunan di pusat kota Ambon dan untuk menyebarkan titik atau lokasi – lokasi pembangunan untuk mendukung persebaran pembangunan di Kota Ambon maka sesuai dengan kebijakan yang telah ditetapkan maka Passo masuk dalam kawasan pembangunan baik struktur dan pola ruangannya. Dalam pembangunan passo selain untuk persebaran pembangunan dan menekankan kepadatan pusat kota yaitu untuk sebagai peningkatan perekonomian yang merata di berbagai sektor dengan tujuannya yaitu pengembangan ekonomi wilayah dengan sasaran kesejahteraan masyarakat. Berikut struktur dan pola ruang Passo Kecamatan Teluk Ambon Baguala :

1. Satuan Wilayah Pembangunan Passo

Dalam satuan wilayah pembangunan Kawasan atau SWP dalam Rencana Tatauang Kota Ambon, Passo masuk dalam SWP II Passo. Passo dan sekitarnya dengan wilayah pelayanan cukup meluas hingga mencakup Teluk Ambon Dalam (TAD) sebagai satu kesatuan mengingat pengembangan Passo ke depan dan kelestarian TAD sangat erat terkait dan membutuhkan keterpaduan pengelolaan dan pembangunan. SWP 2 Passo di sebelah timur berbatasan dengan Teluk Baguala, sebelah barat dengan Desa Poka dan Negeri Galala, sebelah utara dengan daerah pegunungan dan Kabupaten Maluku Tengah, serta sebelah selatan dengan Kecamatan Leitimur Selatan. SWP ini memiliki potensi

pertumbuhan yang tinggi dan menjadi lokasi transit dari wilayah sekitar melalui pelabuhan laut penyeberangan di Hitu, Liang dan Tulehu. Di samping itu daerahnya memiliki lahan datar cukup luas, dekat pantai, dan daya tarik wisata. Luas SWP Passo adalah sekitar 7.164,83 Ha dan berorientasi ke pusat SWP di Passo.

2. Pusat Pelayanan Kota

Pusat Kota Atau Sentra Primer Sebagai pusat pelayanan perkotaan utama yaitu di kawasan pusat kota dengan intensitas kegiatan tertinggi dan menjadi pemusatan kegiatan jasa perhubungan laut, perdagangan, jasa lain serta berbaur dengan fasilitas umum dan sosial, dengan kelengkapan dan jangkauan pelayanan untuk wilayah kota keseluruhan. Sebagai pusat pelayanan wilayah kota dan juga wilayah hinterland dengan fungsi pusat perdagangan regional, pusat industri kecil, wisata dan pemukiman. Secara khusus dalam rangka mendukung peran Sentra Sekunder I ini dan untuk mendukung sistem pusat-pusat kota yang merata maka dibangun terminal transit sebagai terminal angkutan darat antar wilayah. Passo masuk kedalam pusat pelayanan Kota sekutar satu :

Negeri Passo sebagai sentra sekunder I direncanakan akan terus dikembangkan sebagai pusat pemerintahan kecamatan, perdagangan, perhubungan darat dan laut, aneka indutri, kesehatan, pendidikan kejuruan, pariwisata, dan pemukiman, terutama dalam mengurangi tekanan penduduk

terhadap Pusat Kota Ambon. Dengan kebijakan pemerintah maka dilokasi negeri Passo penempatan terminal Transit dilakukan disana.

3. Hasil Riset Kuesioner Penelitian

Kuesioner penelitian dengan jumlah sampel sebanyak 100 orang yang memiliki pekerjaan di terminal transit passo dan bertempat tinggal di Passo. Di dalam kuesior terhdapar 2 jenis pertanyaan yaitu pertanyaan khusus dan pertanyaan ini. Dalam pertanyaan khusus responden menjawab keadaan mereka seperti jenis pekerjaan, jumlah pendapatan dan YA atau TIDAK, dan dalam pertanyaan Inti yang akan dimasukan dalam analisis pembobotan skala likert yaitu hanya dengan memilih poin SS, S, TS dan STS. Berikut jumalh jenis pekerjaan masyarakat sekitar dan hasil riset kuesioner penelitian :

Tabel : 4.5. Jenis Aktifitas Ekonomi atau pekerjaan masyarakat di Terminal Transit Passo

No.	Jenis Aktfitas Ekonomi Masyarakat	Jumlah Sampel
1.	Pedagang Barang Campuran	12 orang
2.	Bengkel	2 Orang
3.	Pedagang Sayur	14 Orang
4	Pedagang Ikan	21 Orang
5.	Pegadang Warung Makan	8 Orang
6.	Salon	2 Orang
7.	Jasa Ojek	13 Orang
8.	Sopir	12 Orang
9.	Buru Rumah Makan	5 Orang
10.	Buru Kasar	2 Orang

11.	Kondektur	9 Orang
Total		100 Orang

Sumber : Survey Lapangan Terminal Transit Passo 2017.

Dalam penarikan sampel dari 100 orang terdapat 11 jenis pekerjaan yang terbagi dari 100 orang tersebut. Masyarakat yang di ambil sampelnya adalah masyarakat yang tinggal di daerah Passo dan paling banyak berprofesi sebagai pedagang ikan yaitu sebanyak 21 dari 100 orang. Hal tersebut tidak lain karna daerah passo terletak pada kawasan pesisir di teluk baguala kecamatan teluk baguala Kota Ambon. Hasil laut yang melimpah membuat masyarakat memiliki peluang untuk berwirausaha sebagai pedagang ikan. Yang paling sedikit yaitu yang berprofesi sebagai buru kasar, salon dan bengkel yaitu dengan jumlah masing – masing jenis pekerjaannya adalah 2 orang dari total 100 sampel yang ada.

Beriku adalah hasil risert penelitian yang menggunakan kuesioner dengan menggunakan analisis skala likert :

Tabel: 4.5. Hasil Riset Kuesioner

No.	Indikator	Pertanyaan	Nilai			
			SS	S	TS	STS
1.	Jenis Pekerjaan	Keberadaan terminal baru transit passo memberikan perubahan baik terhadap jenis pekerjaan anda	27	21	30	22
2.	Kondisi Pekerjaan	Keberadaan terminal baru transit passo memberikan dampak baik pada perkembangan kondisi pekerjaan anda	9	51	26	14
3.	Peluang Usaha	Keberadaan terminal baru transit passo membuka peluang usaha yang baik bagi aktifitas ekonomi anda	34	47	18	1

No.	Indikator	Pertanyaan	Nilai			
			SS	S	TS	STS
4.	Tingkat Kesejahteraan	Keberadaan terminal baru transit passo memberikan peningkatan kesejahteraan bagi anda	7	57	36	0
5.	Pertumbuhan Ekonomi	Keberadaan terminal baru transit passo memberikan peningkatan pendapatan dan pertumbuhan ekonomi anda	5	27	56	12
6.	Kondisi Pendapatan	Keberadaan terminal baru transit passo memberikan peningkatan pada pendapatan anda	11	57	30	2

Sumber : Survey Lapangan Terminal Transit Passo 2017.

Dalam table tersebut analisis untuk variabel Pekerjaan masyarakat yaitu poin jenis pekerjaan, kondisi pekerjaan, dan peluang usaha. Untuk variabel Pendapatan masyarakat memiliki 3 poin yaitu tingkat kesejahteraan, pertumbuhan ekonomi, dan kondisi pendapatan masyarakat.

4. Analisis Aktifitas Ekonomi Masyarakat

Aktifitas ekonomi masyarakat pada kawasan sekitar terminal transit passo beragam kegiatan seperti aktifitas perdagangan, transportasi, nelayan sampai pertanian. namun perubahan dinamika aktifitas ekonomi masyarakat dapat dikatakan mengalami sedikit perubahan, berikut data tabel perubahan aktifitas masyarakat yang di ambil dari data kuesioner dari 100 sampel dan hasilnya terdapat 37 responden yang memiliki perubahan aktifitas ekonominya dan jenis aktifitas berikut penjelasannya:

Tabel 4.6. Tabel dampak terminal pada perubahan aktifitas masyarakat

No.	Pekerjaan Sebelumnya	Pekerjaan Setelahnya	Pendapatan sebelumnya	Pendapatan setelahnya	Jumlah responden	Ket
1.	Nelayan	Ojek	50 - 150	150 - 250	5	Baik
2.	Nelayan	Sopir	150 - 250	150 - 250	2	Netral
3.	Petani	Ojek	50- 150	150 – 250	1	Baik
4.	Petani	Sopir	50 - 150	150 - 250	1	Baik
5.	Petani	Pedagang	50 - 150	150 – 250	4	Baik
6.	Pekerja Rumah tangga	Pedagang	-	150 - 250	7	Baik sekali
7.	Buru	Pedagang	50 - 150	150 – 250	4	Baik
8.	Ojek	Sopir	150 - 250	150 - 250	4	Netral
9.	Tidak ada	Kondektur	-	150 - 250	9	Baik Sekali

Sumber : Survey Lapangan dan kuesioner penelitian 2017

Dari table di atas beberapa orang yang sebelumnya ada profesi sebagai nelayan dan beralih profesi pada ojek namun menurut keterangan responden terkadang dia kembali ke pekerjaan nelayannya tersebut. Pekerja rumah tangga yang dulunya tidak memiliki penghasilan sekarang telah memiliki penghasilan dengan berprofesi sebagai pedagang, paling banyak adalah masyarakat yang dulunya tidak memiliki pekerjaan dan sekarang berprofesi sebagai kondektur bus atau mobil – mobil yang beroperasi di terminal. Untuk lebih jelasnya lagi berikut pembagian table yang di bedakan atas 4 bagian yaitu perubahan pekerjaan, pekerjaan yang tetap, pekerjaan yang sambilan atau memiliki pekerjaan pokok yang lain dan perubahan pekerjaan yang menghasilkan peluang kerja lainnya:

Tabel : 4.7 Perubahan Jenis Pekerjaan Masyarakat

No.	Pekerjaan Sebelumnya	Pekerjaan Setelahnya	Pendapatan sebelumnya	Pendapatan setelahnya	Jumlah responden
1.	Tidak ada	Kondektur	-	50 – 150	9
2.	Nelayan	Sopir	50 – 150	150 – 250	2
3.	Petani	Sopir	50 – 150	150 – 250	1
4.	Ojek	Sopir	50 – 150	150 – 250	4
5.	Ibu Rumah tangga	Penjual Warung makan	-	> 250	2
6.	Buru warung makan	Pemilik warung makan	50 - 150	150 – 250	3

Sumber: *Survey Lapangan dan kuesioner penelitian 2017*

Pada perubahan jenis pekerjaan masyarakat yang paling banyak terjadi pada pekerjaan kondekurn angkutan umum yang sebelumnya tidka memiliki pekerjaan sebelum adanya terminal transit Passo, dan setelah dibangunnya terminal maka peluang usaha atau terbukanya lapangan pekerjaan bagi masyarakat yang tidak memiliki pekerjaan dan mendapatkan pekerjaan. Sesuai dengan pembangunan ekonomi yang bertujuan untuk memberikan peluang usaha dan kesejahteraan bagi masyarakatnya.

Berikut adalah table Pekerjaan Masyarakat yang tetap dengan pekerjaan sebelum adanya terminal.

Tabel: 4.8 Pekerjaan Masyarakat Yang Tidak Mengalami Perubahan.

No.	Pekerjaan Sebelumnya	Pekerjaan Setelahnya	Pendapatan sebelumnya	Pendapatan setelahnya	Jumlah responden
1.	Pedagang Campuran	Tetap	>250	150 – 250	12
2..	Bengkel	Tetap	50 - 150	150 – 250	2
3.	Pedagang sayur	Tetap	>250	150 – 250	14
4.	Pedagang Iklan	Tetap	>250	150 – 250	14
5.	Salon	Tetap	>250	150 – 250	2

No.	Pekerjaan Sebelumnya	Pekerjaan Setelahnya	Pendapatan sebelumnya	Pendapatan setelahnya	Jumlah responden
6.	Jasa Ojek	Tetap	50 - 150	Tetap	7
7.	Sopir Angkutan	Tetap	>250	Tetap	5
8.	Buru Kasar	Tetap	50 - 150	150 – 250	2
9.	Buru Warung	Tetap	50 - 150	150 – 250	5

Sumber: *Survey Lapangan dan kuesioner penelitian 2017*

Dilihat dari table diatas dinamika pekerjaan atau jenis usah yang dimiliki oleh masyarakat tidak mengalami perubahan atau perpindahan jenis usaha sama sekali dari sebelum adanya terminal sampai telah dibangunnya terminal. Walaupun tidak ada perubahan dari segi jenis pekerjaan atau usaha namun penaruhnya terdapat pada tingkat pendapatan sampai kondisi pekerjaan. Perubahan pada kondisi pekerjaan dan pendapatan terlihat pada table diatas dimana kondisi negative atau turunya pendapatan dialami oleh masyarakat yang bekerja pada sektor perdagangan seperti pedagang campuran, pedagang sayur, ikan dan jasa salon dimana kondisi ini diakibatkan karena kebijakan pemerintah yang lamban pada pembangunan terminal dan operasional terminal membuat daya pergerakan di terminal mengalami perlambatan. Pada sisi positif jenis pekerjaan atau usaha masyarakat yang mengalami perubahan baik dari segi pendapatan dan kondisi pekerjaan yaitu pada buru kasar dan buru warung yang mengalami pendapatan yang baik dari sebelum adanya terminal dan kondisi yang tetap atau tidak sama sekali mendapatkan perubahan baik jenis pekerjaan atau usaha maupun pendapatan dan kondisi pekerjaan yaitu pada jasa ojek dan angkutan umum.

pada realita yang ada jenis pekerjaan seperti pedagang sayur, pedagang campuran, pedagang ikan dan salon adalah masyarakat yang dulunya memiliki pekerjaan di kawasan pasar lama dan kemudian dipindahkan oleh pemerinah ke dalam terminal transit passo, keadaan tidak sama dengan kondisi pada saat mereka bedara pada lokasi sebelumnya, sebab lokasi sebelumnya memiliki peluang yang baik sebab tepat di pinggir jalan namun berdampak kemacetan lalulintas. Berikut table pekerjaan masyarakat yang memiliki pekerjaan pokok selain di terminal transirt Passo :

Tabel. 4.9 Jenis Pekerjaan Masyarakat yang memiliki pekerjaan sambilan

No.	Pekerjaan Sambilan	Pekerjaan Pokok	Jumlah Responden
1.	Jas Ojek	Nelayan	5
2.	Supir Angkutan	Mahasiswa	2
3.	Buru Kasar	Nelayan	2
4.	Jasa Ojek	Pegawai Koperasi	1

Sumber: *Survey Lapangan dan kuesioner penelitian 2017*

Masyarakat pesisir Kota Ambon yang memiliki ekonomi dibawah lebih banyak menggantungkan hidupnya pada hasil laut. Hasil laut kota Ambon yang sangat melimpah di pergunakan oleh masyarakat sebagai peluang usaha namun tidak setiap hari masyarkat bekerja sebagai nelayan namun ada juga pekerjaan sambilannya yaitu seperti jasa ojek di kawasan terminal Passo.

5. Analisis Pembobotan Skala Likert

Beriku hasil analisis pekerjaan masyarakat dengan tiga poin yang dimilki dengan menggunakan analisis pembobotan dari skala likert:

1. Variabel .I. Pekerjaan Masyarakat

a. Poin Jenis Pekerjaan Masyarakat

- Dari total 100 responden yang menjawab sangat setuju (SS) sebanyak 27 orang maka nilai kumulatif : $27 \times 4 = 108$
- Dari total 100 responden yang menjawab Setuju (S) sebanyak 21 orang maka nilai kumulatif : $21 \times 3 = 63$
- Dari total 100 responden yang menjawab Tidak Setuju (TS) sebanyak 30 orang maka nilai kumulatif : $30 \times 2 = 60$
- Dari total 100 responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 21 orang maka nilai kumulatif : $22 \times 1 = 22$
- $180 + 63 + 60 + 22 = 325$

$$\frac{325}{400} \times 100\% = 81\%$$

Total Skor : 81%

Jenis pekerjaan dengan total skor nya 81% dengan hasil keterangannya yaitu sangat kuat membuktikan bahwa keberadaan terminal baru transit Passo sangat berpengaruh baik pada jenis pekerjaan masyarakat sekitar yang dulunya belum ada pekerja, hanya pekerja rumah tangga, nelayan dan petani, setelah adanya terminal perubahan itu terjadi pada masyarakat.

b. Poin Kondisi Pekerjaan Masyarakat

- Dari total 100 responden yang menjawab sangat setuju (SS) sebanyak 9 orang maka nilai kumulatif : $9 \times 4 = 36$

- Dari total 100 responden yang menjawab setuju (S) sebanyak 51 orang
maka nilai kumulatif : $51 \times 3 = 153$
- Dari total 100 responden yang menjawab tidak setuju (TS) sebanyak 26
orang maka nilai kumulatif : $26 \times 2 = 52$
- Dari total 100 responden yang menjawab sangat tidak setuju (STS)
sebanyak 14 orang maka nilai kumulatif : $14 \times 4 = 14$

$$36 + 153 + 52 + 14 = 255$$

$$\frac{255}{400} \times 100\% = 63\%$$

Total Skor : 63%

Poin kondisi pekerjaan dengan total skor 63% dengan hasil keterangan kuat (setuju dan lumayan baik) menjelaskan bahwa perbedaan terminal baru transit passo memberikan dampak pada kondisi pekerjaan masyarakat disekitarnya yang lebih banyak mengungkapkan bahwa penaruhnya pada kondisi pekerjaan baik lumayan baik dari sebelum adanya terminal dan belum terlau meberikan dampak yang lebih.

c. Poin Peluang Usaha Masyarakat

- Dari total 100 responden yang menjawab sangat setuju (SS) sebanyak 34
orang maka nilai kumulatif : $34 \times 4 = 140$
- Dari total 100 responden yang menjawab setuju (S) sebanyak 47 orang
maka nilai kumulatif : $47 \times 3 = 141$

- Dari total 100 responden yang menjawab tidak setuju (TS) sebanyak 18 orang maka nilai kumulatif : $18 \times 2 = 36$
- Dari total 100 responden yang menjawab sangat Tidak setuju (STS) sebanyak 1 orang maka nilai kumulatif : $1 \times 1 = 1$

$$140 + 141 + 36 + 1 = 318$$

$$\frac{318}{400} \times 100\% = 79\%$$

Total Skor : 79 %

Poin variabel pada peluang usaha dengan total skor 79% dengan hasil keterangannya adalah sangat kuat artinya dampak keberadaan terminal Passo sangat memeberikan dampak yang kuat pada peluang usaha masyarakat sekitar.

2. Analisis Variabel .II. Pendapatan Masyarakat

Beriku hasil analisis pendapatan masyarakat dengan tiga poin yang dimiliki dengan menggunakan analisis pembobotan dari skala likert:

a. Poin Tingkat Kesejahteraan

- Dari total 100 responden yang menjawab sangat setuju (SS) sebanyak 7 orang maka nilai kumulatif : $7 \times 4 = 28$
- Dari total 100 responden yang menjawab sangat setuju (S) sebanyak 57 orang maka nilai kumulatif : $57 \times 3 = 171$
- Dari total 100 responden yang menjawab sangat setuju (TS) sebanyak 36 orang maka nilai kumulatif : $36 \times 2 = 71$

- Dari total 100 responden yang menjawab sangat setuju (STS) sebanyak 0

orang maka nilai kumulatif : $0 \times 1 = 0$

$$28 + 171 + 71 + 0 = 270$$

$$\frac{270}{400} \times 100\% = 67\%$$

Total Skor : 67%

Poin variabel pada peluang usaha adalah total skor 67 dengan hasil keterangan adalah kuat (setuju dan lumayan baik) keterangan tersebut sesuai dengan kondisi lapangan sebab dampak keberadaan terminal baru transit Passo memberikan dampak tingkat kesejahteraan yang lumayan namun tidak terlalu tinggi nilai yang ada.

b. Poin Pertumbuhan Ekonomi

- Dari total 100 responden yang menjawab sangat setuju (SS) sebanyak

12 orang maka nilai kumulatif : $12 \times 4 = 48$

- Dari total 100 responden yang menjawab sangat setuju (S) sebanyak 56

orang maka nilai kumulatif : $56 \times 3 = 168$

- Dari total 100 responden yang menjawab sangat setuju (TS) sebanyak

27 orang maka nilai kumulatif : $27 \times 2 = 54$

- Dari total 100 responden yang menjawab sangat setuju (STS) sebanyak

5 orang maka nilai kumulatif : $5 \times 1 = 5$

$$48 + 168 + 54 + 5 = 275$$

$$\frac{275}{400} \times 100\% = 69\%$$

Total Skor : 69%

Poin pada pertumbuhan ekonomi memiliki nilai skor yang tidak beda jauh dengan tingkat kesejahteraan yaitu dengan total skor 69%. Yang artinya adalah dampak keberadaan terminal baru transit Passo berpengaruh lumayan pada pertumbuhan ekonomi. Walaupun pertumbuhan ekonomi dari segi pendapatan ada yang berubah naik dan ada yang berubah turun namun yang lebih banyak berubah naik namun tidak signifikan.

c. Poin Kondisi Pendapatan

- Dari total 100 responden yang menjawab sangat setuju (SS) sebanyak 11 orang maka nilai kumulatif : $11 \times 4 = 44$
- Dari total 100 responden yang menjawab sangat setuju (S) sebanyak 57 orang maka nilai kumulatif : $57 \times 4 = 228$
- Dari total 100 responden yang menjawab sangat setuju (TS) sebanyak 30 orang maka nilai kumulatif : $30 \times 4 = 120$
- Dari total 100 responden yang menjawab sangat setuju (STS) sebanyak 2 orang maka nilai kumulatif : $2 \times 1 = 2$

$$44 + 228 + 120 + 2 = 340$$

$$\frac{340}{400} \times 100\% = 85\%$$

Total Skor: 85%

Pada poin kondisi pendapatan masyarakat memiliki skor yaitu 85 dengan keterangan kuat dan hasilnya sangat baik pada pendapatan. Pada kuesioner yang menjawab setuju bahwa dampak keberadaan terminal transit passo memberikan dampak baik pada kondisi pendapatan masyarakat dan yang menjawab setuju berjumlah lebih setengah dari pada total semua responden.

3. Hasil Fruekuensi Pembobotan Skala Likert

Berikut hasil pembobotan skala likert yang sebelumnya telah di analisis permasing – masing poinnya dari 2 variabel yang ada:

Tabel : 4.10. Tabel Hasil Pembobotan Skala Likert

No.	Poin Pertanyaan	Total Skor (%)	Keterangan
1.	Jenis Pekerjaan	81 %	Sangat Kuat (Setuju dan Sangat Baik
2.	Kondisi Pekerjaan	63%	Kuat (Setuju dan lumayan Baik
3.	Peluang Usaha	79%	Sangat Kuat (Setuju dan Sangat Baik
4.	Tingkat Kesejahteraan	67%	Kuat (Setuju dan lumayan Baik
5.	Pertumbuhan Ekonomi	69%	Kuat (Setuju dan lumayan Baik
6.	Kondisi Pendapatan	85%	Sangat Kuat (Setuju dan Sangat Baik

Sumber: *Survey Lapangan dan kuesioner penelitian 2017*

Keterangan sangat kuat (Setuju dan Sangat Baik) menerangkan bawah poin variabel sangat mendukung pengungkapan mengenai dampak keberadaan terminal transit Passo meberikan dampak baik atau positif , keterangan sangat

kuat yaitu pada poin jenis pekerjaan, peluang usaha, tingkat kesejahteraan dan kondisi pendapatan

Tabel: 4.11.Total Hasil Pembobotan dari masing – masing poin Indokator.

No.	Indikator	Pertanyaan	Nilai				Tingkat kategori (%)	Skor	Hasil
			SS	S	TS	STS			
			4	3	2	1			
1.	Jenis Pekerjaan	Keberadaan terminal baru transit passo memberikan perubahan baik terhadap jenis pekerjaan anda	27	21	30	22	81%	4	Sangat Kuat
2.	Kondisi Pekerjaan	Keberadaan terminal baru transit passo memberikan dampak baik pada perkembangan kondisi pekerjaan anda	4	51	26	14	63%	3	Kuat
3.	Peluang Usaha	Keberadaan terminal baru transit passo memberikan peningkatan kesejahteraan bagi anda	34	47	18	1	79%	4	Sangat Kuat
4.	Kesejahteraan	Keberadaan terminal baru transit passo memberikan peningkatan kesejahteraan bagi anda	7	57	36	0	67%	3	Kuat
5.	Pertumbuhan Ekonomi	Keberadaan terminal baru transit passo memberikan peningkatan pendapatan dan pertumbuhan	12	56	27	5	69%	3	Kuat

No.	Indikator	Pertanyaan	Nilai				Tingkat kategori (%)	Skor	Hasil
			SS	S	TS	STS			
			4	3	2	1			
		ekonomi anda							
6.	Pendapatan	Keberadaan terminal baru transit passo memberikan peningkatan pada pendapatan anda	11	57	30	2	85%	4	Sangat Kuat

Sumber: *Survey Lapangan dan kuesioner penelitian 2017*

6. Dampak Terminal Terhadap Pendapatan Masyarakat.

Pembangunan terminal transit Passo sesuai dengan rencana tata ruang kota Ambon memberikan dampak yang baik namun pada pertumbuhan ekonomi masyarakat sekitar baik namun beberapa pihak tidak mengalami hal yang demikian diakibatkan dipindahkannya lapak atau lokasi sebelumnya ke lokasi terminal dengan keterangan lokasi sebelumnya lebih baik dari pada lokasi sekarang yaitu pada terminal transit Passo. Pembangunan terminal yang terlalu masuk kedalam kawasan dan pelayanan terminal yang masih sedikit membuat tingkat kemaramaian terminal masih minim. Dari tiga poin variabel pendapatan yaitu kesejahteraan masyarakat, pertumbuhan ekonomi dan pendapatan.

7. Dampak Terminal Terhadap Pekerjaan Masyarakat.

Dampak selanjutnya dari pembangunan terminal transit passo pada aktifitas ekonomi masyarakat adalah pekerjaan masyarakat. sesuai uji skala likert menggunakan kuesioner hasil yang didapatkan dengan 3 poin variabel yaitu jenis pekerjaan atau usaha, kondisi pekerjaan atau usaha dan peluang usaha dari

keberadaan terminal transit pada aktifitas ekonomi masyarakat. Nilai sangat kuat terdapat pada poin jenis pekerjaan dan peluang usaha dengan skor 4 di atas 75%. Dampak terminal memberikan dampak baik pada jenis pekerjaan karena terminal merupakan tempat aktifitas ekonomi dan memiliki peluang usaha yang besar untuk mengembangkan tingkat pendapatan masyarakat. Dan dibawah 2 poin tersebut adalah kondisi pekerjaan, dimana walaupun peluang usahanya baik dan jenis pekerjaan yang berpengaruh baik namun kondisi lapangan masih kurang baik sebab pengembangan dan pembangunan terminal yang masih lambat.

8. SWOT

Analisis dengan SWOT bertujuan untuk mengidentifikasi alternatif – alternative strategi yang secara intuitif dirasakan sesuai untuk dilaksanakan. Yang perlu diingat bahwa semua alternative strategi harus dikaitkan dengan sasaran yang telah disepakati dan tertulis di SWOT. Dalam penyusunannya dipertimbangkan berbagai kondisi internal lokasi, yaitu *strength* dan *weakness* serta kondisi eksternal, yaitu *opportunity* dan *threat* diharapkan akan diketahui apa saja yang menjadi kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman yang mungkin muncul dan dihadapi dalam menentukan keberhasilan dalam pengembangan pengembangan kawasan terminal transit Passo terhadap aktifitas ekonomi masyarakat yang berada disekitarnya. Dari analisis ini akan ditarik kesimpulan bagaimana arahan pengembangan terminal khususnya strategi

pengembangannya terhadap perekonomian masyarakat guna untuk mengembangkan ekonomi wilayah kota Ambon.

1. Kekuatan (Strength)

Terminal transit Passo memiliki perencanaan guna untuk menekankan kepadatan lalu lintas di pusat Kota Ambon. Kelebihan yang dimiliki adalah lokasinya yang berada di bagian tengah dari pulau Ambon yang dapat mudah dijangka oleh kawasan di sekitarnya baik kota Ambon itu sendiri dan kabupaten Maluku Tengah yang berbatasan langsung dengan Kawasan terminal.

- a. Lokasi Strategis di kawasan Passo
- b. Luas Lahan yang masih kosong
- c. Jalur masuk barang dan orang dari luar kabupaten mulai akses pelabuhan penyebrangan feri di liang dan pelabuhan tulehu

2. Kelemahan (weaknesses)

Kelemahan yang dimiliki oleh terminal transit passo adalah keberadaanya yang agak sedikit masuk ke dalam dan di apit oleh aktifitas kawasan di sekitarnya membuat terminal tidak terlalu kelihatan di bagian depan jalan poros. Serta aktifitas angkutan yang masih kurang membuat keramaian ada terminal menjadi tidak terlalu ramai, sebab moda angkutan mobil kecil dari luar Kota yang tidak masuk ke kawasan terminal namun masuk ke pusat kota atau ke terminal Mardika Ambon.

- a. Kawasan terminal yang tidak tepat karena bukan di pinggiran jalan

- b. Operasional pelayanannya masih sedikit karena hanya melayani angkutan besar untuk dalam provinsi
- c. Bangunan utama sebagai pusat pebelanjaan masih terbengkalai
- d. Fasilitas – fasilitas belum memadai untuk para penumpang

3. Peluang (Opportunities)

Peluang yang dimiliki oleh terminal transit Passo adalah dia dapat menjadi terminal besar yang melayani angkutan dalam dan luar kota sebab lokasinya yang sangat strategis dan dapat membuat pergerakan ekonomi bagi masyarakat di sekitar mejadi lebih baik.

4. Ancaman (theats)

Terminal transit passo akan menjadi terminal yang gagal atau menjadi kawasan terminal yang tidak akan ada kemajuan dari segi aktifitas dan pembangunan sebab dari kebijakan pemeintahn yang tidak memasukan dan mengalihkan aktifitas moda angkutan transportasi yang melayani angkutan dalam provonsi yang beraktifitas hanya dalam pulau ambon. Ancama lainnya akan memberikan dampak buruk terhadap aktifitas ekonomi masyarakat yang bergantung hidup di terminal. Bagaimana caranya bagi pemerintah untuk memberikan kebijakan untuk membuat aktifitas di terminal transit passo akan lebih ramai dan mendorong pembanguna pada kawasan terminal transit Passo Kota Ambon.

F. Kajian Islam Terkait Permasalahan Dilokasi Peelitian

Berdasarkan hasil peneltian ditemukan pendapat dari masyarakat yang memiliki aktifitas ekonomi di terminal transit Passo yaitu ada yang mendapatkan dampak yang baik bagi kegiatan ekonominya seperti memiliki pekerjaan yang dulunya tidak ada dan menjadi ada, memiliki pendapatan yang yang kurang sebelum adanya terminal dam setelah adanya terminal memiliki pendapat yang lebih, selain dampaknya yang baik ada juga masyarakat yang kurang puas karena adanya terminal seperti pemindahan lokasi mereka yang dahulu ke lokasi sekarang yaitu terminal baru Transit Passo dan hasilnya pendatan mereka tidak sebgas dengan pendapatn mereka yang dulu. Beriku ayat Al Quran yaitu surah Hud/6 :11

﴿ وَمَا مِنْ دَابَّةٍ فِي الْأَرْضِ إِلَّا عَلَى اللَّهِ رِزْقُهَا وَيَعْلَمُ مُسْتَقَرَّهَا وَمُسْتَوْدَعَهَا كُلٌّ فِي

كِتَابٍ مُبِينٍ ﴿١١﴾

Terjemahnya :

“Dan tidak ada suatu binatang melata pun di bumi melainkan Allah-lah yang memberi rezkinya, dan Dia mengetahui tempat berdiam binatang itu dan tempat penyimpanannya. semuanya tertulis dalam kitab yang nyata”

Tafsir ayat yang di ambil dari tafsir Al misbah dari surah tersebut adalah sebagai berikut:

Setiap mahluk telah dijamin Allah SWT rezeky mereka. Yang memperoleh sesuatu secara tidak sah atau haram dan memanfaatkannya pun telah disediakan oleh Allah

SWT rezekynya yang halal tetapi ia enggan mengusahakannya atau tidak puas dengan perolehannya.

Jaminan rezeky yang dijanjikan oleh Allah SWT kepada mahlukNya bukan berarti memberinya tanpa usaha. Kita harus sadar bahwa yang menjamin itu adalah Allah SWT. Yang menciptakan mahluk serta hukum – hukum yang menfatur mahluk dan kehidupannya. Ketetapan hukum – hukumNya yang telah mengikat manusia juga berlaku untuk seluruh mahluk. Kemampuan tumbuh – tumbuhan untuk memperoleh rezekyNya serta organ – organ yang menghiasi tubuh manusia dan binatang, insting yang mendorongnya untuk hidup dan makan, semuanya adalah bagian dari jaminan rezeky dari Allah SWT. Kehendak manusia dan instingnya, perasaan dan kecenderungannya, selera dan keinginannya, rasa lapar dan hausnya, sampai kepada naluri mempertahankan hidupnya, adalah bagian dari jaminan rezeky Allah SWT kepada mahlukNya.

Pengetahuan Allah SWT. Yang menyeluru kepada sesuatu yang terkecil itu menunjukkan bahwa kekuasaan dan nikmatnya mencakup semua mahluk sebab pengetahuan-Nya bergandengan dengan kekuasaan-Nya. Ayat ini menegaskan bahwa dan bukan hanya mereka yang kafir dan munafik yang diketahui keadaannya dan di anugerahi rezeky itu, tetapi semua mahluk, karena *tidak ada satu binatang melata pun* di permukaan dan di dalam perut bumi melainkan atas Allah lah melalui karunian-Nya menjamin rezeky-Nya yang layak dan sesuai habitat dan lingkungannya dengan menghamparkan rezeky itu, mereka hanya dituntut bergerak

mencarinya *dan Dia mengetahui tempat berdiamnya* binatang itu *dan tempat penyimpanannya*. *Semuanya tertulis dalam kitab yang nyata* yakni tertampung dalam pengetahuan *Allah azza wa jala* yang meliputi segala sesuatu termaksud dalam lauh al mahfuzh.

Allah Swt menceritakan bahwa Dialah yang menjamin rezeki makhlukNya, termasuk semua hewan yang melata di bumi, baik yang kecil, yang besarnya, yang ada di daratan, maupun yang ada di lautan. Dia pun mengetahui tempat berdiam binatang itu dan tempat penyimpanannya. Dengan kata lain, Allah mengetahui sampai di mana perjalanannya di bumi dan ke manakah tempat kembalinya, yakni sarangnya; inilah yang dimaksud dengan tempat penyimpanannya.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari pembahasan mulai dari rencana tata ruang wilayah (RTRW) kota Ambon bahwa penempatan terminal transit Passo berada pada SPW 2 yaitu di Kecamatan Teluk Baguala Negeri Passo. Penempatan terminal ini dilakukan untuk menekankan tingkat kepadatan lalu lintas di Kota Ambon dengan kondisi pusat kota yang sudah tidak bisa menampung lagi pembangunan dengan kondisi lahan yang ada tidak mendukung. Dengan adanya terminal transit Passo juga memberikan kesempatan bagi masyarakat untuk berdagang dan memiliki pekerjaan berikut kesimpulan yang dapat ditarik :

1. Pekerjaan

Dilihat dari aktifitas ekonomi masyarakat dalam segi pekerjaan masyarakat yang bekerja di kawasan terminal transit Passo, pada jenis pekerjaan masyarakat sangat berikan peluang pekerjaan bagi masyarakat, sebagai contohnya masyarakat bermukim disekitaran teluk baguala yang hanya mengandalkan hasil laut dan saat berdirinya terminal transit mereka mendapatkan jenis pekerjaan yang lainnya sebagai pekerjaan sampingan, pekerjaan yang dulunya petani sekarang bisa berdagang dan mendapatkan

penghasilan perhari, yang dulunya hanya pengangguran dan sekarang dapat menjadi kondektur.

Pada segi kondisi pekerjaan masyarakat, hasil dari survey penilaian dengan anaisis yang ada kondisi pekerjaan mendapatkan bobot yang paling rendah, kondisi ini disebabkan karena pembangunan terminal yang belum rangkum dengan baik dan arahan kebijakan pemerintah yang kurang untuk mendorong kemajuan akses dan pelayanan dari terminal transit Passo.

Pada segi peluang usaha bagi aktifitas ekonomi masyarakat disekitar terminal transit passo adalah sebuah peluang atau kesempatan masyarakat untuk mengembangkan dan menaikkan kondisi ekonomi masyarakat sebab peluang usaha yang dinilai dari analisis yang ada mendapatkan bobot yang sangat kuat bahwa terminal transit Passo meberikan peluang usaha yang baik bagi masayrakat.

2. Pendapatan

Pendapatan masyaraka adalah tujuan penilaian dari penelitian yang dilakukan debab berkaitan erat dengan akifitas ekonomi masyarakat dimana aktfitas ekonomi masyarakat dengan dilihat melalui analisis dari pendapatan masyarakat bisa di pihat pertumbuhan ekonomi masyarakatnya, tingkat kesejahteraannya dan kondisi pendapatannya. Maka hasil yang didapatkan nilai pembobotan yang paling rendah yaitu pada tingkat kesejahteraan, kondisi ini disebabkan karena kondisi terminal yang masih jauh dari pemerhatian

pemerintah untuk mengembangkan kondisi terminal yang lebih baik. Pada segi pertumbuhan ekonomi bahwa hasil pembobitan juga sama yaitu tidak terlalu kuat atau tidak terlalu memberikan hasil yang baik sebab kondisi ekonomi masyarakatnya yang beberapa mengeluh akan kebijakan mereka yang dipindahkan pada terminal transit passo memberikan dampak yaitu berkurangnya omset yang didapatkannya, namun pada sisilainnya memberikan dampak baik pada pertumbuhan ekonominya namun tidak terlalu signifikan. Dan pada kondisi pendapatan sangat kuat sebab memberikan peluang usaha dan pekerjaan bagi masyarakat yang tidak memiliki pendapatan atau penghasilan dan meberikan pendapan harian yang lumayan bagi mereka.

3. Arahan Pengembangan Terminal Transit Passo

Pada arahan pengembangan terminal kedepannya adalah sebagai terminal transit yang melayani seluruh angkutan dalam provinsi. Selain itu arahan terminal sebagai pusat perbelanjaan pada kasawan isekitarnya unntuk mendukung sarana perdagangan barang dan jasa yang ada didalam dan diluar kasawasan terminal.

B. Saran

Padapun saran yang ditulis untuk berbagai pihak seperti pemerintah daerah setempat sebagai tujuan penelitian ini agar menjadi sebuah referensi yang bermanfaat bagi banyak pihak serta menjadi referensi yang bermanfaat untuk pembangunan baik fisik maupun ekonomi wilayah di kawasan negeri Passo Kota

Ambon untuk menjadikan masyarakat menjadi lebih sejahtera dan pembangunan yang berkelanjutan untuk kedepannya. Penulis sadar akan kekurangan yang ada pada penulisan, isi pembahasan, hasil analisis dan lain sebagainya yang berkaitan dengan skripsi ini, maka dari itu penulis sangat mengharapkan kritik dan saran berbagai pihak untuk mendukung skripsi ini menjadi salah satu bahan referensi baik untuk ilmu pengetahuan dan bahan tinjauan pembangunan pemerintah daerah.

DAFTAR PUSTAKA

Adisasmita,A,Sakti, *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*, GRAHA ILMU,
2011

Adisasmita, Rahardjo. *Dasar – dasar Ekonomi Wilayah*, GRAHA ILMU; 2005.

Al-Qur`an Dan Terjemahannya Wakaf Dari Pelayan Dua Tanah Suci, 1430 H

Buku Putih Kota Ambon, Bappeda Kota Ambon 2012

Direktorat Jendral Perhubungan Darat Bina Sistem Prasarana (Departemen
Perhubungan,1996)

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.(tanpa
tahun). Kebijakan Transportasi Perkotaan

Firmansah Rudi, Analisa Por Poor Growth DKI Jakarta; Universitas Brawijaya,
Malang 2013.

Kecamatan Teluk Ambon Baguala Dalam Angka 2016 (BPS Kota Ambon)

Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (No. 31 tahun 1995,)

Kota Ambon Dalam Angka 2016 (BPS Kota Ambon).

Laporan Pendahuluan Rencana Tata Banguan dan Lingkungan Kecamatan Teluk
Baguala.

Miro, Fidel , *Pengantar Sitem Transportasi*, 2011,ERLANGGA ; Jakarta

Purwantini,B,Tri, Dampak Pembangunan Prasarana Transportasi Terhadap Kesejahteraan Masyarakat; Pusat Analisis Sosial Ekonomi; BOGOR 2008.

Rencana Detail Tata Ruang Negeri Passo, KecamatanTeluk Ambon Baguala, BAPPEDA Kota Ambon.

Rencana Tata Ruang Wilayah dan Peraturan Daerah Kota Ambon tahun 2011-2031, BAPPEDA Kota Ambon.

Tafsir Al-Mishbah ,(M. Quraish Shihab 2002)

Tamin, Ofyar Z. *Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi*, 2000, ITB: Bandung

Tarigan, Robinson, *Ekonomi Regional Teori dan Aplikasi*, 2005, BUMI AKSARA; Jakarta,2005

Subandi, *Ekonomi Pembangunan*, ALFABETA;JAKARTA,2008.



POSTAL ADDRESS
 P.O. BOX 12345 FREETOWN, SIERRA LEONE

POSTAL CODE
 11111

POSTAL ADDRESS
 P.O. BOX 12345 FREETOWN, SIERRA LEONE

POSTAL CODE
 11111

POSTAL ADDRESS
 P.O. BOX 12345 FREETOWN, SIERRA LEONE

POSTAL CODE
 11111

POSTAL ADDRESS
 P.O. BOX 12345 FREETOWN, SIERRA LEONE

POSTAL CODE
 11111

POSTAL ADDRESS
 P.O. BOX 12345 FREETOWN, SIERRA LEONE

POSTAL CODE
 11111

POSTAL ADDRESS
 P.O. BOX 12345 FREETOWN, SIERRA LEONE

POSTAL CODE
 11111

